ശ്രീ. ഈ. ഗോപാലകൃഷ്ണമേനോൻ: ചിലരെ ആശുപത്രിയിലേക്ക് മാറ്റിയിട്ടുണ്ടെന്നു പത്രങ്ങളിൽകണ്ടു. അതിനെസംബന്ധിച്ച് ജനങ്ങളുടെയിടയിൽ വളരെ ഉൽക്കണ്ഠയുണ്ട്.

മിസ്റ്റർ സ്പീക്കർ: വിചാരണയിലിരിക്കുന്ന തടവുകാർക്ക് ന്യായമായി കിട്ടേണ്ട അവകാശങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണെന്നു വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. അവരോട് ഏതു തരത്തിലാണ് പെരുമാറേണ്ടതു എന്നതിനെസംബന്ധിച്ചും രൂഢികളുണ്ട്. അതിനു വിപരീതമായി പൊലീസു എന്തെങ്കിലും പ്രവർത്തിക്കുന്നുവെങ്കിൽ അതിനു പ്രതിവിധിഉണ്ടാക്കാവുന്നതാണ്. ആ രൂഢികളുടെ ന്യൂനതയെപ്പറ്റിയാണ് പറയാനുള്ളതെങ്കിൽ അതു ഇപ്പോൾ വാദപ്രതിവാദത്തിനെടുക്കാവുന്ന ഒരു വിഷയമല്ല. ആ രൂഢികൾ മാറേണ്ടതാണോ അല്ലയോ എന്നാലോചിക്കുന്നതിനു വേറെ അവസരമുണ്ട്. ആ രൂഢികൾക്കു വിപരീതമായി പൊലീസുകാർ പ്രവർത്തിക്കുകയും അതുകണ്ടിട്ട് ഗവൺമെൻറ കണ്ണടയ്ക്കുകയും ചെയ്തു എന്നുള്ളതാണ് പരാതിയെങ്കിൽ അതിനെക്കുറിച്ച് വാദപ്രതിവാദം ചെയ്യുകയും ഗവൺമെൻറിനെക്കൊണ്ട് ന്യായമായവിധം പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിനു മാർഗ്ഗമുണ്ടാക്കയും ചെയ്യാവുന്നതാണ്. അങ്ങിനെ രൂഢിനു വിപരീതമായി പൊലീസുകാർ അവരോട് പെരുമാറിയിട്ടുണ്ടെന്നു ബഹു. മെമ്പറുടെ ദൃഷ്ടിയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ആ വിവരം സഭയെ അറിയിക്കാവുന്നതാണ്. ഇതിനെസംബന്ധിച്ച് അന്വേഷണങ്ങൾനടത്തി വിവരംസഭയുടെശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താമെന്നു ബഹു. മന്ത്രി പറയുന്നതുകൊണ്ട് ഇതു വാദപ്രതിവാദത്തിനു എടുക്കുന്ന കാര്യംതന്നെ ആ വിവരങ്ങൾ അറിഞ്ഞതിനുശേഷം തീരുമാനിക്കുന്നതായിരിക്കും നല്ലതു എന്നു തോന്നുന്നു.

ശ്രീ. ഈ. ഗോപാലകൃഷ്ണമേനോൻ: തടവുകാരോട് ഇപ്പോൾ പെരുമാറിവരുന്നതെല്ലാം രൂഢികൾ അനുസരിച്ചാണെന്നാണോ മനസ്സിലാക്കേണ്ടതു?

മിസ്റ്റർ സ്പീക്കർ: ഏതെങ്കിലും രൂഢിനു വിരുദ്ധമായി പ്രവർത്തിച്ചിട്ടുള്ളതായി മെംബർ മനസ്സിലാക്കിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ആ വിവരം സഭയെ അറിയിക്കാം. അവ്യക്തമായ ചോദ്യം അനുവദിക്കത്തക്കതല്ല.

ശ്രീ. ഈ. ഗോപാലകൃഷ്ണമേനോൻ: യാതൊരു രൂഢികളും അനുസരിക്കാതെ ശാരീരികമായും മാനസികമായും അവരുടെ തേജോവധംനടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികളാണ് അധികൃതർ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നു ഗവൺമെൻറി അറിവുണ്ടോ?

മിസ്റ്റർ സ്പീക്കർ: ഓർഡർ, ഓർഡർ, പ്രസംഗിക്കാൻ പാടില്ലെന്നു പറഞ്ഞതിനുശേഷവും പ്രസംഗിക്കാൻ ഒരുങ്ങുന്നതു ശരിയല്ല.

VOTING OF DEMANDS FOR GRANTS *(Cont.)*

Demand XXXIII—Transport Schemes

Minister for Education, Food and Labour **(Sri. T. K. Narayana Pillai):** I move for a grant of Rs. 1,31,78,200 under Demand XXXIII Transport Schemes.

Minister for Law, Finance and Revenue **(Sri. A. J. John):** I second it.

ശ്രീ. കെ. കെ. ചെല്ലപ്പൻപിള്ള: സർ, ഡിമാൻറ് അവതരിപ്പിക്കുന്നതോടൊപ്പം അതു എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങൾക്കായി വിനിയോഗിക്കാനാണ് ഗവൺമെൻറ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു് എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചു ഒരു വിശദീകരണംകൂടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നൽകുന്നതു് വളരെ പ്രയോജനപ്രദമായിരിക്കുമെന്നു തോന്നുന്നു. അതുകൊണ്ടു് ബഹു. മന്ത്രി അങ്ങനെ ഒരു വിശദീകരണം നൽകിയാൽ കൊള്ളാമെന്നു ഞാൻ താൽപര്യപ്പെടുന്നു.

ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപിള്ള: ബഡ്ജറ്റിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതിൽ കൂടുതലായി ഒരു വിശദീകരണം ആവശ്യമുണ്ടെന്നു തോന്നുന്നില്ല.

ശ്രീ. കളത്തിൽ വേലായുധൻനായർ: സർ, പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള അംഗങ്ങൾ ഹാജരാക്കിയിട്ടുള്ള ഖണ്ഡനോപക്ഷേപങ്ങൾ ആദ്യമാദ്യം അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനു് അനുവദിക്കുന്നതു് കൂടുതൽ നന്നായിരിക്കുമെന്നു് എനിക്കു അഭിപ്രായമുണ്ടു്.

മിസ്റ്റർ സ്പീക്കർ: അതു അനുവദിക്കാവുന്നതാണു്.

Sri. P. K. Kumaran Asari, To reduce the allotment of Rs. 2,64,400 for Direction by Rupee 1

സർ, അധികാരത്തിലിരിക്കുന്ന കക്ഷിയുടെ ഭരണ കാര്യക്ഷമതയും പൊതുജനതാൽപര്യസംരക്ഷണത്തിലുള്ള ആകാംക്ഷയും എത്രത്തോളമുണ്ടെന്നു് ഇവിടെയുള്ള ജനങ്ങളെ അനുദിനം അനുഭവപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടാണു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടു്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിനെപ്പറ്റി ആക്ഷേപമില്ലാത്തവർ ഈ രാജ്യത്തു് ആരുംതന്നെ ഉണ്ടാകയില്ല. അതുകൊണ്ടു് എത്ര കർക്കശമായി ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിനെപ്പറ്റി ആരുതന്നെ പ്രസംഗിച്ചാലും അതു ഒട്ടും അധികമായിപോകുന്നതല്ല. ൧൯൫൪-ൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടു ബസ്സുകളുടെ ചാർജു് ൪൦ ശതമാനവും എക്സ്പ്രസ്സു ബസ്സുകളുടെ ചാർജു് ൬൪ ശതമാനവും വർദ്ധിപ്പിച്ചു. അന്നതന്നെ ആ ചാർജ്ജു് വർദ്ധിപ്പിച്ചതിനെപ്പറ്റി ഇവിടെയുള്ള ജനങ്ങൾക്കു് പ്രതിഷേധമുണ്ടായിരുന്നു. എന്നാൽ അന്നു ജനങ്ങൾ വിശ്വസിച്ചിരുന്നു, ബസ്സു് ചാർജു് വർദ്ധിപ്പിച്ചതുകൊണ്ടു് അവർക്കു് കൂടുതലായി ബസ്സുകളിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സൌകര്യം കിട്ടുമെന്നും വലിയ ഇടിയും, തള്ളും അനുഭവിക്കാതെ യാത്ര ചെയ്യുവാൻ സാധിക്കുമെന്നും. എന്നാൽ ഈ ബസ്സു് ചാർജു് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടു് ഇപ്പോൾ ഏകദേശം രണ്ടുവർഷം കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഇതുവരെയും ബസ്സുകളിൽ ഓവർലോഡു് കയറ്റി ജനങ്ങളെ കഷ്ടപ്പെടുത്തുന്ന ഗവൺമെണ്ടിന്റെ നയത്തിൽ യാതൊരു വ്യത്യാസവും വന്നിട്ടില്ല. ഈ നാട്ടിലെ ജനങ്ങളെ എത്ര ഞെക്കിപ്പിഴിഞ്ഞിട്ടായാലും തരക്കേടില്ല, അവരെ എത്ര കഷ്ടപ്പെടുത്തിയിട്ടായാലും തരക്കേടില്ല ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിന്റെ ഭരണം കൊണ്ടു് ഗവൺമെൻറിനു കൂടുതൽആദായമുണ്ടാക്കണമെന്നും, ഈഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ ആദായത്തിൽനിന്നും ൫൦ ലക്ഷം രൂപാ പബ്ലിക്കു്വർക്സു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലേക്കു് നീക്കിവെച്ചിട്ടുള്ളതുപോലെ മറ്റു ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ ചിലവിലേക്കു് നീക്കിവെക്കണമെന്നും മാത്രമേ ഗവൺമെൻറിനു ആഗ്രഹമുള്ളുവെന്നു വ്യക്തമായറിയുവാൻ ഇപ്പോൾ സൌകര്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടു്.

സർ, ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ടുബസ്സുകളിലെ യാത്ര ഈ അസംബ്ലിയിൽതന്നെ ഒരുവട്ടം രണ്ടുവട്ടം പറഞ്ഞിട്ടുള്ള ഭീകരമായ ഇവിടത്തെ ജയിൽമർദ്ദനത്തെക്കാൾ കഷ്ടമാണെന്നു്. യാത്രക്കാരുടെ നട്ടെല്ലൊടിഞ്ഞും, ചങ്കും, കരളും കലങ്ങിയും അവർ ക്ഷയരോഗാശുപത്രിയെ അഭയംപ്രാപിച്ചുവരുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അതിൽ അധികവും ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ബസ്സുകളിലെ യാത്രക്കാരാണു്. ട്രാൻസ്പോർട്ടുബസ്സുകളിൽ യാത്രചെയ്യുന്ന ആളുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടാണിരിക്കുന്നതു്. എന്നാൽ യാത്രക്കാരുടെ വർദ്ധനവനുസരിച്ചു് ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം ഗവൺമെണ്ടു വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. ഒരു വണ്ടി വഴിയിൽ വന്നുനിന്നാൽ അതിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. P. K. Kumaran Achari]

എതെങ്കിലും തരത്തിൽ കയറണമെന്നുള്ള ആഗ്രഹത്തോടുകൂടി യാത്രക്കാർ വണ്ടി യിൽ ചാടിക്കയറുന്നു. ഒരാൾക്കുമാത്രം കയറുന്നതിനുള്ള വാതിലിൽ കൂടി നാ ലുംഅഞ്ചും പേർ ഞെങ്ങിഞെരുങ്ങി ചവുട്ടിയും തൊഴിച്ചും കയറുന്നകാഴ്ച, ഒന്നു കാ ണേണ്ടതുതന്നെയാണു്. അങ്ങിനെ ബസ്സിൽ കയറിയാലോ—കഴുകമരത്തിൽ തൂ ങ്ങിക്കിടക്കുന്നതുപോലെ തൂങ്ങിക്കിടക്കുകയും വേണം. ഇപ്രകാരമുള്ള ദുരന്ത ദുരിതത്തിനിടയിൽ ഈ രാജ്യത്തുള്ള ആളുകൾ അനുഭവിക്കുന്ന പരിതഃസ്ഥിതിയാണു് ഇന്നു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ബസ്സുകളിലുള്ളതു്. അതുകൊണ്ടു് എത്രയും വേഗംധാ രാളം വണ്ടികൾ ഓരോ ലൈനുകളിലും ഇട്ടു് ഇവിടത്തെ ഓവർലോഡു് തീരെ നശിപ്പിക്കണമെന്നാണു് എനിക്കു് ബഹു. മന്ത്രി. ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപി ള്ളയോടു് പറയുവാനുള്ളതു്.

അടുത്തതായി എനിക്കു് പറയുവാനുള്ളതു് ഗാരേജിനേയും വെയിറ്റിങ്ങു് റൂമിനേയും പറ്റിയാണു്. പല സ്റ്റാൻഡുകളിലും ഇന്നു ഗാരേജും വെയിറ്റിങ്ങു് റൂമും വേണമെന്നു പരാതിയുണ്ടു്. ഇപ്പോൾ ഉള്ള ഗാരേജു് എത്ര എൻജിനിയർ ഡിസൈൻ ചെയ്തു എന്നു് ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു, ഇവിടെയുള്ള ഗാരേജിൽ വണ്ടിയിടുന്നതിനും കുറെ ക്ലാക്കുമാക്കു ഇരിക്കുന്നതിനുമുള്ള സൌകര്യമുണ്ടെന്നല്ലാതെ യാത്രക്കാക്കു് ഇരിക്കുന്നതിനു് വേണ്ടത്ര സൌകര്യമുണ്ടാക്കിട്ടില്ല. കോട്ടയം ഒരു ട്രാഫിക്കു് സെൻറർ ആണു്. കോട്ടയത്തുള്ള ഗാരേജിൽ വരുന്ന യാത്രക്കാക്കു് അവിടെയുള്ള വരാന്തയിൽ തിങ്ങി കൂടിനിൽക്കുന്നതിനേ ഇന്നു നിവത്തിയുള്ളൂ. അവിടത്തെ ഡിസ്ട്രിക്കു് ആഫീസർക്കു് ഒരു വിശാലമായ മുറിയുണ്ടു്. അതിന്റെ ഒരു ഭാഗമെങ്കിലും യാത്രക്കാരുടെ സൌകര്യത്തിനു വേണ്ടി വെട്ടി ഉറപ്പിടുവാൻ പാടില്ലേയെന്നു ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു. ഇവിടത്തെ പ്രധാനപട്ടണമായ തിരുവനന്തപുരത്തെ ഗാരേജിന്റെ അവസ്ഥയെന്താണു്. വെറും ഒരു പശുത്തൊഴുത്തിനേക്കാൾ വൃത്തിഹീനമാണു് അതു്. റോഡിലെ പൊടിയും ഓടയിലെ ദുർഗ്ഗന്ധവും അത്യുഷ്ണവും ഏറ്റും, വർഷകാലത്തെ ചെളിയിൽ നിന്നുകൊണ്ടും ക്യൂസിസ്റ്റത്തിൽനിന്നു് വേണമെങ്കിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ബസ്സിൽ കേറണമെന്നു് ചോദ്യപരിന്നതോടുകൂടെ ആ വെയിറ്റിങ്ങു് റൂം അതിലെ പോകുന്ന യാത്രക്കാരെ തുറിച്ചുനോക്കുന്ന കാഴ്ച, ഒന്നു കാണേണ്ടതുതന്നെയാണു്. ജനങ്ങളുടെ ഈ കഷ്ടപ്പാടുകൾ കാണുവാൻ മന്ത്രിമാക്കു് കണ്ണില്ലേയെന്നു ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു. അടുത്തുള്ള റെയിൽവെ സ്റ്റേഷനിൽ യാത്രക്കാക്കു് എത്രയെല്ലാം സൌകര്യങ്ങൾ ചെയ്തിരിക്കുന്നുവെന്നു നോക്കുക. അതുകൊണ്ടു് ഇപ്പോൾ അവിടെയുള്ള വെയിറ്റിങ്ങു് റൂം അടവാക്കി സിമിൻറിട്ടു് കുറെ ബഞ്ചും ഇട്ടു് ജനങ്ങൾക്കു് സൌകര്യമായി ഇരിക്കുന്നതിനു് സൌകര്യപ്പെടുത്തിയാൽ കൊള്ളാമായിരുന്നു.

സർ, ഇനി എനിക്കു് കാമ്പൻസേഷനെ പറ്റിയാണു് പറയുവാനുള്ളതു്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിന്റെ ചുമതല നിർവ്വഹിച്ചിരുന്ന മന്ത്രി ശ്രീ. ഇ. ജോൺ ഫിലിപ്പോസിന്റെ കാൽചുവടുകളിൽ ഞെങ്ങിഞെരിഞ്ഞു മരിച്ചിട്ടുള്ള എത്രയോ കുടുംബങ്ങളെയും പുഴക്കുള്ളേയും എപ്രകാരം അവഗണിക്കപ്പെട്ടുവോ അപ്രകാരമാണു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് അപകടത്തിൽ പെട്ടു മരിച്ചുവരുടേയും സാരമായ പരുക്കുകൾ പറ്റിയവരുടേയും കാര്യം അവഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതു്. കാമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെണ്ടു് വളരെ ഉദാസീനതയാണു് കാണിച്ചുവരുന്നതു്. എനിക്കു് രണ്ടു ട്രാൻസ്പോർട്ടു് അപകടത്തിൽപെട്ടവാൻ ഇടയായി. ഒരിക്കൽ ഞാൻ കോട്ടയത്തുനിന്നു് മലയാറ്റൂർ മലക്കു സമീപത്തുവച്ചു നടത്തിയ ഒരു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സമ്മേളനത്തിൽ പങ്കുകൊള്ളുന്നതിനു പോയപ്പോൾ യാത്രചെയ്തിരുന്ന വണ്ടി രണ്ടുമൂന്നു മൈൽ ദൂരെയുള്ള നീലമംഗലം പാലത്തിന്റെമദ്ധ്യത്തിൽ ചെന്നപ്പോൾ ആ പാലത്തിന്റെ കൈവരിയും മറിച്ചു് വളരെ ആഴമുള്ളതും ധാരാളം വെള്ളമുണ്ടായിരുന്നതുമായ നദിയിലേയ്ക്കു കുതിച്ചുചാടുകയാണു് ചെയ്തതു്. ആ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടു് കോഴിക്കൂടോടെ വീണ കോഴിക്കുഞ്ഞുങ്ങളെ പോലെ വെള്ളത്തിൽ കിടന്ന ഞങ്ങൾ ശ്വാസം മുട്ടിയും, നെഞ്ചുപൊട്ടിയും, വെള്ളം കുടിച്ചും വളരെ കഷ്ടപ്പെട്ടു. സർ, ഒരു വിധത്തിൽ മരണത്തിന്റെ കരാളഹസ്തത്തിൽനിന്നും ഞങ്ങൾ രക്ഷപ്പെട്ടു. എന്റെ കൂടെയുണ്ടായിരുന്ന മിസ്റ്റർ രാഘവനാചാരിയുടെ കാൽ ഒടിഞ്ഞു രണ്ടോമൂന്നോമാസം കോട്ടയം ആശുപത്രിയിൽ ആ അപകടകാരണം കൊണ്ടു് കിടന്നിരുന്നു. കൂടാതെ ഒരാൾ അന്നു രാത്രിയിൽ മരിക്കുകയും ചെയ്തു. ഞാൻ തന്നെയാണു് ബസ്സ് അപകടത്തിൽപെട്ടു് കാലൊടിഞ്ഞ അദ്ദേഹത്തിനു എന്തെങ്കിലും കാമ്പൻസേഷൻ കൊടുക്കണമെന്നുള്ള ഒരു പെറ്റീഷൻ അന്നത്തെ മന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. ജോൺ ഫിലിപ്പോസിന്റെ കയ്യിൽ കൊടുത്തിട്ടുള്ളതു്. എന്നാൽ ഇതേവരേയും ഒരു കാര്യവും പോലും അവർക്കു കൊടുത്തിട്ടില്ല. ഇങ്ങനെയുള്ള കഷ്ടനഷ്ടങ്ങൾ പൊതുജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകുകയാണെങ്കിൽ അവർക്കു കാമ്പൻസേഷനായിട്ടു് ഒന്നുംതന്നെ ഈ ഗവണ്മെന്റു് കൊടുക്കുന്നില്ല. ഇതുയും നീതിയും നെറിയും മര്യാദയും ഇല്ലാത്ത ഒരു മര്യാദകെട്ട ഭരണം ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെപ്പോലെ മറ്റൊരു ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലും ഉണ്ടായിട്ടില്ലെന്നു പറയാതെ നിവൃത്തിയില്ല. സർ, ഇത്രയും ബസ്സപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നതു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ ഡ്രൈവറന്മാരുടെ റാഷ് ഡ്രൈവിങ്ങ് കൊണ്ടും, ഫിറ്റർമാക്കും, ഇഞ്ചിനീയക്കും ചുമതലാബോധം ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടുമാണു്. സർ, എത്രയോ പ്രൈവറ്റുസർവ്വീസുകൾ ഇവിടെ നടത്തുന്നുണ്ടു്. സ്വരാജ് കമ്പനി ധാരാളം ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിച്ചു പല ലൈനിലും ബസ്സ് സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നുണ്ടെങ്കിലും അവർക്കു ഇതുപോലെയുള്ള അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകാതെയിരിക്കുന്നതിനു് അവർ എന്തു ചെയ്യുന്നുവെന്നു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ ഇഞ്ചിനീയർമാർ, ഫോർമാൻമാർ ഒന്നു അന്വേഷിച്ചു അറിയേണ്ടതുതന്നെയാണു്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ കഴപ്പുങ്കൊണ്ടല്ലേ ഈ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്നു് ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു. ഡ്രൈവറന്മാരുടേയും ഫിറ്റർമാന്മാരുടെയും എൻജിൻസൂപ്പർവൈസർമാരുടെയും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടേയും അശ്രദ്ധമൂലമാണു് ഇതെല്ലാം ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതു്. അതുകൊണ്ടു് മേലാലെങ്കിലും ഇങ്ങനെയുള്ള അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകാതെയിരിക്കുന്നതിനു് ഗവണ്മെണ്ടു് ഇക്കാര്യത്തിൽ വേണ്ട ശ്രദ്ധ പതിപ്പിക്കണമെന്നു് ഞാൻ അപേക്ഷിക്കുന്നു.

മറ്റൊരു കാര്യംകൂടി ഞാൻ പറഞ്ഞുകൊള്ളട്ടെ. ഒരു ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിന്റെ ഭരണം കാര്യക്ഷമതയോടുകൂടി മുന്നോട്ടു നീങ്ങണമെങ്കിൽ ആ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ ജോലിക്കാരും ഭരണാധികാരികളും തമ്മിൽ അന്യോന്യം സഹകരിച്ചു പ്രവർത്തിക്കണം. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിൽ തൊഴിലാളികൾക്കു വേണ്ടവണ്ണം ബോണസ്സ് കൊടുക്കുന്നില്ല. അവരെക്കൊണ്ടു് ഓവർടൈം ജോലി എടുപ്പിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും അതിനു തക്ക പ്രതിഫലം അവർക്കു കൊടുക്കുകയില്ല. ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലുള്ള തൊഴിലാളികളുടെ കാര്യത്തെപ്പറ്റിയൊന്നും ഗൌനിക്കാതെ തൊഴിലാളികളെക്കൊണ്ടു് രാജ്യത്തേയ്ക്കു് എത്ര ആദായമുണ്ടാക്കുവാൻ സാധിക്കുമോ അത്രമാത്രം ആദായം ഉണ്ടാക്കുവാനുള്ള ഒരു ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടാണു് ഇതെന്നു ഗവണ്മെണ്ടു കരുതുന്നെങ്കിൽ അതു ശരിയല്ല. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിന്റെ ചുമതല

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. P. K. Kumaran Achari]

ഇപ്പോൾ ഏറ്റിരിക്കുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപിള്ള ഈവക കാര്യങ്ങളിൽ ശ്രദ്ധവെച്ച് പൊതുജനങ്ങൾക്ക് സുഖമായി യാത്രചെയ്യത്തക്കവണ്ണം ഓവർലോഡുകൾ ഇല്ലാതാക്കി, ഓരോ ലൈനുകളിലും കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഇട്ട് ഒരു വ്യവസ്ഥാപിതമായ രീതിയിൽ ഇതിന്റെ ഭരണം നടത്തണമെന്ന് അപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ പ്രസംഗം അവസാനിപ്പിച്ചുകൊള്ളുന്നു.

Sri. P. S. Nataraja Pillai: Sir, the budget presented for this department anticipates a net profit of 20 lakhs of rupees. Sir, this Government has invested something like 76 lakhs of rupees in this concern and they are expecting a profit of 20 lakhs of rupees which, if calculated, will work up to something like 30 per cent. From the Annual Report of the department for 1124 it is seen that this Government have made a profit of 56 per cent. The investment for 1124 was Rs. 46 lakhs and in the course of the last two years an additional investment to the tune of 26 lakhs of rupees was made and the profit expected is somewhere near 30 per cent this year. Sir, if you compare the nationalised transport departments working in other States like U. P., you will find that with an investment of 3 crores of rupees the profit they make is only 19 lakhs and it works out to 6·6 per cent. In Hyderabad with an investment of 4½ crores of rupees the profit they get is only Rs. 15 to 20 lakhs and it comes to somewhere near 8 per cent. But the Travancore Government wants to make 30 to 50 per cent profit on their investment. I cite these figures to show the motive behind this Government to nationalise such concerns. How is this abnormal profit is secured? It is secured only by one method, the most inhuman method any capitalist can think of, that is by overloading the vehicles to the maximum extent, ignoring that the travellers are human beings, with an utter want of human sensibility on the part of the authorities concerned. They overload the buses to such an extent that the travellers are forced to suffocate and swoon. That is the system under which they earn. The other aspect is the sweated labour. Without adequate payment to the labour, without doing adequate welfare work for the labour, without providing any amenities for them, but at the same time putting every sort of hardship and trouble on the travelling public they are making this abnormal profit. I wish to ask Government in all seriousness and humility, have they got human feelings? One effect of this aspect of working should be understood. There is the Motor Vehicles Act, and the Rules for overloading. Are they observing those regulations and rules in the matter of overloading? When the law makers themselves break the law how can they expect the people to abide by law. In this case, thay are actually setting an example for law breaking. If you travel throughout India, why, even in the adjoining State of Madras private buses do not overload. I challenge any hon'ble Member to contradict this statement. If they overload they are within the clutches of law and they do it at their peril. In Madras City the standing space they allow in a bus is only for 10 persons. A bus carrying 32 passengers can take 10 more people as overload. What is the number of people we take in a Government Transport bus. In a bus which has a sitting capacity for 28 persons they pack 100 to 120 passengers. If that is going to be challenged, the Government figures reveal it. A bus with a seating capacity for 28 passengers can earn only 13 chuckrams per mile of travel according to schedule rate. What is the average earning per mile of our transport buses? It ranges between 28 to 30 chuckrams. This shows that the buses carry 2½ times the allowed number of passengers. This is overloading with a vengence. Therefore, it is not a question of the Government or the department being unaware of the fact. The Government abet the offence agsinst the Act and the department commits it. The Government have

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

asked the department to overload their vehicles to the maximum capacity. It is not due to want of knowledge or realisation of the difficulties experienced by the travelling public but it is due to utter callousness on the part of the Government that such overloading takes place in the transport buses. I think that Government will have to revise their policy as early as possible.

Sir, in 1949, at a Conference of the Ministers of all the States held in Delhi a resolution was unanimously accepted that the profits from the nationalised transport services should not exceed 4½ per cent. If that kind of limit is fixed there, I fully realise the necessity for fixing up a target percentage of profit. Suppose we also put up a percentage like that say 4½ percent. If we run the buses on that basis, this overloading will be limited. It is on account of the inordinate desire for money on the part of the Government that they allow this sort of overloading. In this connection, Sir, I should like to sound a note of warning to the Treasuary Benches. They are allocating 5 lakhs of rupees for the maintenance of bus routes under the P. W. D. and hope to charge it to working charges. I can understand why that has been done. But I do warn the Government that that kind of accounting may not help them in the least. The department may be responsible for the maintenance of bus routes. But as a matter of fact that amount cannot be charged to the Transport Department alone. The department never opens a road or uses a road exclusively it is not incumbent on that department to maintain by itself a road. The present Government perhaps may be thinking that by adjusting accounts they can tide over prospective difficulties. But this sort of adjustment will not help them. So, Sir, it is better to limit the profits in this concern and give all amenities to the travelling public. As far as possible, limit the profits to 4½ per cent or say, 6 per cent, limit overloading, run the services more efficiently and give adequate facilities to the travelling public. With these words I support the motion.

Mr. Speaker: Does Mr. Sreedhar wish to speak.

Sri. Ponnara G. Sreedhar: Yes.

സർ, എനിക്ക് സംസാരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള സമയം എത്രയാണെന്ന് നേരത്തെ അറിഞ്ഞാൽ അതനുസരിച്ച് ക്രിപ്പടുത്തി സംസാരിക്കാമെന്ന് വിചാരിക്കുന്നു.

Mr. Speaker: Five minutes normally. But the member has sent in cut motions. Some more time may be allowed.

ശ്രീ. പൊന്നറ ജി. ശ്രീധർ: സർ, സാധാരണയായിട്ട് അസംബ്ലിക്കുടുന്ന അവസരങ്ങളിലെല്ലാം പല മെമ്പറന്മാരും പല വിധത്തിലുള്ള ആരോപണങ്ങൾ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനെപ്പറ്റി നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഈ ആരോപണങ്ങൾ പരസ്യമായി ശരിയാണെന്ന സമ്മതിച്ച് അവ പരിഹരിക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയോ ഒന്നുമില്ലെങ്കിൽ അവയിൽ എത്രത്തോളം വാസ്തവമുണ്ടെന്ന് രഹസ്യമായി ഒന്നന്വേഷിച്ച് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലുള്ള കുറവുകളും കുറവുകളും ഇല്ലാതാക്കാൻ ശ്രമിക്കയോ നാളിതുവരെ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത സ്ഥിതിക്ക്, ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനെപ്പറ്റിയും അതിലെ അധികൃതരെസംബന്ധിച്ചും അവരുടെ ചെയ്തികളെ പറ്റിയും എത്രയൊക്കെ കണ്ണടക്കുന്നതുകൊണ്ട് വല്ല ഫലവും അതിൽനിന്നും സിദ്ധിക്കുമോ എന്നുള്ളതു് എനിക്ക് സംശയമാണ്. എങ്കിലും ഈയവസരത്തിലും എന്റെ കടമ ഞാൻ നിർവഹിച്ചുകളയാം എന്നു ഞാൻ വിചാരിക്കുകയാണ്. സർ, ലോകത്തു ഒരിടത്തും നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനെപ്പോലെ കൊള്ളരുതായ്മയും നെറികേടും വച്ചുപുലർത്തുന്ന ഒരു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുണ്ടെന്നു് തോന്നുന്നില്ലാ. ഗവണ്മെണ്ടിനെ സംബ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. Ponnara G. Sreedhar]

സ്ഥിച്ചുടത്തോളം എവിടെ നിന്നെങ്കിലും എങ്ങനെയെങ്കിലും കുറെ പണം ഉണ്ടാക്കണമെന്നല്ലാതെയൊതൊരു ചിന്തയുമില്ല. പൊതുജനങ്ങളുടെ, യാത്രക്കാരുടെ സുഖസൗകര്യാദികളെപ്പറ്റി കൂടി അന്വേഷിക്കേണ്ട ഒരു കടമയും ഗവണ്മെന്റിനുണ്ടെന്നു് അധികൃതർ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളതായി എനിക്കു വിശ്വാസം വരുന്നില്ലാ. വ്യവസായങ്ങളെല്ലാം ദേശവൽക്കരിക്കുന്നതു് നല്ലതുതന്നെ. പക്ഷെ ഒരു വ്യവസായം ദേശീയമാക്കുന്നതുകൊണ്ടു് ജനങ്ങൾക്കു് മുൻപിലത്തേതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ സൗകര്യമുണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണു്. വ്യവസായങ്ങൾ സ്വകായ്ത്തിലായിരിക്കുകയാണെങ്കിൽ നാട്ടാർക്കു് അവകൊണ്ടുള്ള പൂർണ്ണസൗകര്യങ്ങൾ ലഭിക്കുകയില്ലാ എന്ന ഏകകാരണത്താൽ മാത്രമാണു് വ്യവസായങ്ങളെ ദേശീയമാക്കണമെന്നു് നാട്ടാർ മുറവിളി കൂട്ടുന്നതു്. സർ. സി. പി. രാമസ്വാമി അയ്യർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു് നിർമ്മിച്ചതു കുറെസ്ഥലത്തുള്ള ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ദേശീയമാക്കിയതു കൂടുതൽ പണം സമ്പാദിക്കാനായിട്ടു മാത്രമാണെന്നു് ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. എന്നാൽ ഇന്നത്തെ ജനകീയ സർക്കാരിന്റെ ഉദ്ദേശം ഒരു കാലവും അതായിരിക്കാൻ പാടില്ലാ. ഇന്നത്തെ ഗവണ്മെണ്ടിനു വളരെ കൂടുതൽ ധനം ആവശ്യമുള്ളതുകൊണ്ടു്, ന്യായന്യായങ്ങളെപ്പറ്റി യാതൊന്നും ചിന്തിക്കാതെ, ഇഷ്ടമുള്ള കുറെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ നിയമിച്ചു അവർ മുഖാന്തിരം അക്രമമായി കുറെ ധനം ആളുകളിൽ നിന്നു് പിടിച്ചുപറിച്ചെടുക്കാമെന്നു് വിചാരിക്കുന്നതു് പിശകാണു്. എന്നാൽ ഈ വിധമെടുക്കുന്ന പണത്തിന്റെ ഒരു വിഭാഗമെങ്കിലും, ജോലിക്കാർക്കു് അവരുടെ ജോലിക്കു് തക്ക കൂലികൊടുക്കുന്നതിനൊ, ജോലിക്കാരെകൊണ്ടു് കൂടുതൽ സമയം ജോലി ചെയ്യിപ്പിക്കുന്നതിനു വല്ല അലവൻസു് കൊടുക്കുന്നതിനൊ വാഹനങ്ങൾ സൂക്ഷിക്കുന്നതിനൊ, അവ ദിവസവും പരിശോധിക്കുന്നതിനൊ, യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തെഉദ്ദേശിച്ചുള്ള ഏതെങ്കിലും പ്രവർത്തിചെയ്യുന്നതിനൊ, വേണ്ടിചിലവാക്കുന്നില്ലാ. ഈ മാതിരി അനാശാസ്യപ്രവർത്തികൾ നടക്കുന്നതായ മറ്റു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറുകളെപ്പറ്റിയും ഇവിടെ പ്രസ്താവിക്കുന്നതിനായി ബഡ്ജറ്റു വേളയിൽ ധാരാളം ഖണ്ഡനോപക്ഷേപങ്ങൾ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു പതിവുണ്ടു്. അവയിൽ മിക്കഡിപ്പാർട്ടുമെൻറുകളെ സംബന്ധിച്ചും മുമ്പുതന്നെ പ്രസ്താപിക്കുവാൻ എനിക്കു സമയം ലഭിക്കാറില്ല. അങ്ങനെ പല ഉപക്ഷേപങ്ങളെസംബന്ധിച്ചും സംസാരിക്കാനുള്ള അവസരം എനിക്കു് നഷ്ടപ്പെട്ടിട്ടുമുണ്ടു്. നർ, അതുകൊണ്ടു് ഇപ്പോഴെങ്കിലും എനിക്കു് ആവശ്യമുള്ളസമയം അനുവദിച്ചുതരേണ്ടതാണു്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ ഡയറക്ടർ പോലീസു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനായിരുന്നു. അദ്ദേഹത്തെപ്പറ്റി പോലിസു് ആഫീസർ എന്ന നിലയിൽ പൊതുവേ നല്ല ഒരഭിപ്രായമാണുള്ളതു്. എന്നാൽ ഉത്തമനും സമർത്ഥനുമായ ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥനെ ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലേക്കു് കൊണ്ടുവന്നതോടുകൂടി അദ്ദേഹത്തെപ്പറ്റിയുള്ള ബഹുമാനം നാട്ടുകാർക്കു് കുറഞ്ഞുവന്നിരിക്കുന്നതായിട്ടാണു് കാണുന്നതു്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ ഡ്രൈവറന്മാരേയും കൺട്രാക്ടറന്മാരേയും ട്രെയിൽ പഠിപ്പിക്കാൻ മാത്രമായിട്ടാണെന്നു തോന്നുന്നു ഇദ്ദേഹത്തെ നിയമിച്ചിട്ടുള്ളതു്. ഇദ്ദേഹം പോലീസു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലായിരുന്നപ്പോൾ ഗവണ്മെൻറിന്റെ ഇഷ്ടംപോലെ പ്രവർത്തിക്കുന്നതിൽ അദ്ദേഹം വളരെ താൽപ്പര്യം കാണിച്ചിരുന്നു. അങ്ങനെ ഗവണ്മെൻറിനുവേണ്ടി എന്തും ചെയ്യാൻ സന്നദ്ധതയുള്ള ഒരാളായതുകൊണ്ടായിരിക്കാം ഇദ്ദേഹത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിൽ മേധാവിയായിട്ടു് നിയമിച്ചിട്ടുള്ളതു്. അദ്ദേഹം ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിൽവന്നതോടുകൂടി ഗവ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മെൻറിനു ധാരാളം വരവു് ഉണ്ടുതോറും ഉണ്ടാക്കികൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. എന്നതു് വാസ്തവമാണു്. സർ, ഇയ്യിടെ ഞാൻ കിളിമാനൂർ വഴി വന്നപ്പോൾ ഒരു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ലോറി ഒരു പാലത്തിൽ തട്ടി കിടക്കുന്നതായി കണ്ടു. അവിടെയുള്ളപാലം (കിളിമാനൂർ പാലം) വളരെ വഷളങ്ങളായി അപകടനിലയിൽ ഇരിക്കുന്നതാണു്. പാലത്തിന്റെ രണ്ടുവശത്തുമുള്ള കമ്പികളും ഇല്ലാതായിട്ടു, കമുകലവും ഈഞ്ചകമ്പും കൊണ്ടു് കെട്ടിവെച്ചിരിക്കുകയാണു്. ആ പാലത്തിൽ ഈ ബസ്സു് ചെന്നു് ഇടിക്കുകയും വണ്ടിക്കു മുന്നോട്ടോ പുറകോട്ടോ പോകാൻ നിവർത്തിയില്ലാതെ അവിടെതന്നെ, പാലത്തിന്റെ നടുവിൽ കിടക്കുകയുമാണു് ചെയ്യുന്നതു്. ഈ വിധത്തിലും, ഇഞ്ചിൻ സൂക്ഷിക്കാത്തതിനാലും, പെട്രോൾ ഇല്ലാതേയും, ആക്സിഡൻറ് പിണഞ്ഞും, പല ബസ്സുകളും വഴിയിൽ കിടന്നു് യാത്രക്കാരെ നഷ്ടപ്പെടുത്തുകയും കഷ്ടപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ടു്. അതുകൊണ്ടു് ഇദ്ദേഹത്തെ, ഇന്നത്തെ ഡയറക്ടറെ, പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലേക്കു് പറഞ്ഞയക്കുന്നതായിരിക്കും നല്ലതു്. അല്ലെങ്കിൽ നാട്ടുകാരുടെ കൂടുതൽ നീരസത്തിനും വെറുപ്പിനും ഇടയാകുന്നതാണു്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് മരിക്കാൻ ആ മനുഷ്യനെകൊണ്ടു കൊള്ളുകയില്ലാ. ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവീസ് നടത്താൻ ഗവൺമെണ്ടിനു് സാദ്ധ്യമല്ലെങ്കിൽ, മതിയാക്കുന്നതു്നന്നു്. മറ്റാരെങ്കിലും ശരിക്കു നടത്തികൊള്ളും. വർക്ക്ഷാപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പറയുകയാണെങ്കിൽ, ഓരോ സെക്ഷനിലും മന്ത്രിമാരുടെ ഓരോ ആളുകളെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരായിട്ടു കാണാം. അവരുടെ ഇഷ്ടംപോലെയാണു് അവിടം ഭരിക്കുന്നതു്. ഈ മാതിരി കൊള്ളരുതായ്മകളും ഇതിനുമുൻപു് ഒരിക്കലും ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഇനിയും ഉണ്ടാകാതിരിക്കണമെന്നു് എനിക്കു് ഒരുപേക്ഷയുമുണ്ടു്. വർക്ക്ഷാപ്പിലെ ഫിറ്റർമാരുടെ ശമ്പളം വളരെ കുറവാണെന്നുള്ളതു് ഗവൺമെൻറിനുതന്നെ ബോദ്ധ്യം വന്നിട്ടുള്ളതാണു്, അതുപോലെതന്നെ കൺട്രാക്ടർമാരുടെ ശമ്പളവും. ഇവിടത്തെ ഫിറ്റർമാരുടെയും കൺട്രാക്ടർമാരുടെയും ശമ്പളവും, ഹൈദരബാദ്, ബോംബെ, മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിൽ അവരുടെ ശമ്പളവും, കാണിക്കുന്നതായ ഒരു ലിസ്റ്റു എൻറെ കൈവശമുണ്ടു്. അതു് ഞാൻ വായിക്കുന്നതു് ക്ഷമിക്കുമെന്നു് വിശ്വസിക്കുന്നു.

Mr. Speaker: If it is a long list, it is better not to read it now.

ശ്രീ. പൊന്നറ ജി. ശ്രീധർ : സർ, ഈ കണക്കുകൊണ്ടു് തിരുവിതാംകൂറിനെക്കാൾ കൂടുതൽ ശമ്പളം ഇത്തരം ജീവനക്കാർക്കു് മറ്റു സ്ഥലങ്ങളിൽ കൊടുക്കുന്നുണ്ടെന്നു് കാണാം. ഇത്ര നിസാരമായ ശമ്പളം വാങ്ങിച്ചുകൊണ്ടു് സേവനം അനുഷ്ഠിക്കുന്ന ഇവർക്കു് യഥാർത്ഥത്തിൽ നൈരാശ്യമുണ്ടായി കാണുന്നതിലെന്താണതിശയം. അതുകൊണ്ടാണു് കൂടെക്കൂടെ ഇവർ പണിമുടക്കും മറ്റും നടത്തുന്നതിനു് തയ്യാറാകുന്നതു്. പൊതുജനങ്ങളിൽനിന്നും കിട്ടുന്ന പണത്തിനു് യാതൊരു അളവുമില്ലാതെയാണു് ഇരിക്കുന്നതെങ്കിലും ശമ്പളം വകയിൽ ഈ താഴ്ന്ന തരം ജീവനക്കാർക്കു് അതുകൊണ്ടു് ഒരു ഗുണവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. എൻറെ സ്നേഹിതൻ മി. കുമാരനാചാരി പറഞ്ഞതുപോലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് എന്നു പറയുന്നതു് ആളുകളെ പറ്റിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഉണ്ടാക്കിയ ഒരു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് മാത്രമാണു്. മറ്റൊരു കാര്യം പറയാനുള്ളതു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽനിന്നു് ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചാണു്. വളരെ അധികം ധനം ആ ഇനത്തിൽ ചിലവഴിക്കുന്നുണ്ടു്. എന്നാൽ വരുത്തുന്ന ബസ്സുകൾ അല്പദിവസത്തെ ഉപയോഗത്തിനുശേഷം ചീത്തയാകുകയോ അല്ലെങ്കിൽ കാണാതാകുകയോ ആണു് ചെയ്യുന്നതു്. ഉദാഹരണമായി ഒന്നുമാത്രം ഞാൻ പറയാം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. Ponnara G. Sreedhar]

ഇൻറർ നാഷണൽ ട്രക്സ് എന്ന കമ്പനിയുടെ ചേസിസ്സുകൾ വരുത്തി. വരുത്തി എന്നല്ലാതെ അതു് ഇപ്പോൾ എവിടെയാണെന്നുകൂടി ആർക്കും നിശ്ചയമില്ല. ഇങ്ങനെയാണു് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽനിന്നു് വാങ്ങുന്ന ബസ്സുകളുടേയും സാമഗ്രികളുടെയും നില. ഒരിനം ചേസിസ്സു് വാങ്ങിയതിനെപ്പറ്റി നാട്ടിൽ പൊതുവെ ഉണ്ടായിരിക്കുന്ന ആരോപണങ്ങളെപ്പറ്റി ഒന്നുംതന്നെ ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ പ്രസ്താവിക്കണമെന്നുദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. എവംവിധം ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം എല്ലാ കാര്യവും വളരെ കഷ്ടത്തിലാണു്. എക്സ്പ്രസ്സു് കോച്ചു് എന്നു ഒരു വാഹനമുണ്ടു്. അക്രമമായിട്ടുള്ള നിരക്കാണു് വച്ചിരിക്കുന്നതു്, എന്നാൽ അതനുസരിച്ചുള്ള സുഖസൗകര്യങ്ങളില്ലതാനും. ഒരു ബസ്സു് സ്റ്റാപ്പിലും യാത്രക്കാർക്കു് വെയിൽകൊള്ളാതെ നിൽക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടാക്കികൊടുത്തിട്ടില്ല. ബസ്സുകളിലെല്ലാം ധാരാളമായി ഓവർലോഡു് കയറുന്നതുകൊണ്ടു് യാത്രക്കാർക്കു് വളരെ അസൗകര്യങ്ങൾ നേരിട്ടുകൊണ്ടാണിരിക്കുന്നതു്. ഈ അസൗകര്യങ്ങൾ ഇത്രത്തോളമുണ്ടായിരുന്നിട്ടും കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ വരുത്തുന്ന കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെണ്ടു് എതിരുമാണു്. ആളുകളെ ഞെക്കിപ്പിഴിഞ്ഞു് പണം സമ്പാദിക്കുന്നതിനായിട്ടാണു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു് കൈവിടാതെ വച്ചിരിക്കുന്നതു്. തിരുവിതാംകൂർ ഗവൺമെണ്ടിനെക്കുറിച്ചു് വിരോധവും വെറുപ്പും ആളുകളുടെയിടയിലുണ്ടായിരിക്കുന്നതിനു് പ്രധാന കാരണം ട്രാൻസ്പോർട്ടും, പോലീസും ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറുകളുടെ പ്രവർത്തനം മൂലമാണു്. ഈ രണ്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറും ഒന്നു ശരിയാകുമ്പോൾ രാജ്യം നന്നാകും. ഞാൻ പല അവസരങ്ങളിലും ബസ്സിനുവേണ്ടി കാത്തുനില്ക്കുകയും നൈരാശ്യപ്പെട്ടു മടങ്ങിപ്പോകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടു്. എന്നെപ്പോലെ പല ആളുകൾക്കും ഈ അബദ്ധം പറ്റിയിട്ടുണ്ടു്. ഈ കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി അധികൃതരോടു് പരാതിപ്പെട്ടിട്ടുമുണ്ടു്. ഫലം ഇല്ലെന്നുകണ്ടു് ഞാൻ ഇപ്പോൾ ബസ്സിൽ കയറുന്ന ഒരു പതിവു് വേണ്ടെന്നുവച്ചിരിക്കുകയാണു്. അത്രത്തോളം ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെക്കുറിച്ചു് എനിക്കു വെറുപ്പു് തോന്നിയിട്ടുണ്ടു്. അതുകൊണ്ടാണു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ ആപ്രേഷൻ ചിലവിലേക്കായി നിക്കിവച്ചിരിക്കുന്ന വ 8, വ 9, മ ം ം രൂപയിൽനിന്നും ഒരു രൂപ കുറക്കണമെന്നുള്ള ബഹുമാനപുരസ്സരം ഇവിടെ ഹാജരാക്കിയതു്. ഈ ഉപക്ഷേപത്തോടു് സഭ അനുകൂലിക്കുമെന്നു് വിശ്വസിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എ. കെ. പാച്ചുപിള്ള: ബഹു. മെമ്പർ ഹാജരാക്കിയ ഉപക്ഷേപത്തെ അനുകൂലിക്കുകയാണു് ചെയ്യുന്നതു്. ഇതിനെ അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ടു് എനിക്കു് ഒന്നുരണ്ടുകാര്യങ്ങൾ ഗവൺമെൻറു് ദൃഷ്ടിയിൽ കൊണ്ടുവരേണ്ടതുണ്ടു്. ഇതുവരെ ക വ 8-ലേയും ഈ വർഷത്തേയും, ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൻെറ ഭരണ റിപ്പോർട്ടു് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടില്ല. ഇപ്പോൾ ജനപ്രതിനിധികൾക്കു് ലഭിച്ചിരിക്കുന്ന ഏക റിപ്പോർട്ടു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൻെറ ക വ ര-ലെ ഭരണ റിപ്പോർട്ടാണു്. ഈ റിപ്പോർട്ടു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ചില സംഗതികൾ നമുക്കു നല്കുന്നുണ്ടു്. ക വ ര-ൽ ആകെ രണ്ടേകാൽ കോടി യാത്രക്കാർ സഞ്ചരിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ആകെ ൻ മുതൽ ക ം വരെ കോടി മൈൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു വാഹനങ്ങൾ സഞ്ചരിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ഇതാണു് ഇതിൽനിന്നും കാണുന്നതു്. ക വ 8-ലെ ഭരണറിപ്പോർട്ടു് പ്രസിദ്ധീകരിക്കുമ്പോൾ ഇതിനേക്കാളും കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ സഞ്ചരിച്ചതായും ക വ ര-ലേതിനേക്കാൾ വളരെ കൂടുതൽ മൈൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു വാഹനങ്ങൾ യാത്രചെയ്തതായും വെളിവാകുന്നതുമാണു്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽനിന്നുകൊണ്ടു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൻെറ പ്രവർത്തനത്തെപ്പറ്റി ചർച്ചചെയ്യുമ്പോൾ പല സംഗതികളും നമുക്കു് മനസ്സിലാക്കേ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. A. K. Patchu Pillai]

ണ്ടതായിട്ടാണിരിക്കുന്നതു്. ഒന്നാമതായി എത്ര കാലമായിട്ടാണു് പൊതുധനം ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു് ഉപയോഗിക്കുന്നതെന്നും എത്ര തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമമാണു് ഈ ഗവൺമെണ്ടു് അന്വേഷിക്കുന്നതെന്നും ഇതിൻറെ ഗുണഭോക്താക്കളായിരിക്കുന്ന യാത്രക്കാക്കു് കിട്ടുന്ന സഞ്ചാരസൗകര്യം എങ്ങനെയാണെന്നും മറ്റുമുള്ള കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി നാം ഒന്നു് അന്വേഷിക്കേണ്ടതായിട്ടാണിരിക്കുന്നതു്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ ലാഭനഷ്ടക്കണക്കിനെപ്പറ്റി നോക്കുകയാണെങ്കിൽ എല്ലാ വർഷവും ഒരു വലിയ ലാഭം ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലേക്കു് ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതായി കാണാൻ കഴിയുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ—അതായതു് അങ്ങനെ സമ്മതിക്കുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ—ഓരോ വർഷം ചെല്ലുന്തോറും ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ തൊഴിലാളികൾക്കും ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറൽ ബസ്സുകളിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന യാത്രക്കാക്കും കിട്ടുന്നതായ സൗകര്യങ്ങൾ കുറഞ്ഞുവരുന്നുണ്ടെന്നും കാണാൻ കഴിയുന്നതാണു്. ഇതാണു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു് സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നമുക്കു കാണാൻ കഴിയുന്നതു്. ലാഭനഷ്ടക്കണക്കു് വിട്ടിട്ടു് മറ്റു് ബഹു. മെമ്പറന്മാർ പറയാത്ത വേറെ ഒന്നുരണ്ടു് അത്യാവശ്യസംഗതികൾ മാത്രം ഞാൻ പറയാം. ഇതിലെ തൊഴിലാളികളെപ്പറ്റി പറയുകയാണെങ്കിൽ അവരുടെ ക്ഷേമം ഗവൺമെൻറു് വേണ്ടവിധത്തിൽ അന്വേഷിക്കുന്നില്ലെന്നുള്ള കാര്യം വളരെ വിനയപൂർവ്വം ഞാൻ ധരിപ്പിച്ചുകൊള്ളുന്നു. ഈ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ചു് ഈ അസംബ്ലിയിൽ രാജപ്രമുഖൻ ചെയ്ത പ്രസംഗത്തിൻറെ പത്തൊൻപതാമത്തെ പാരയിൽ സ്റ്റാഫിൻറെ ക്ഷേമത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ധനകാര്യമന്ത്രിയുടെ പ്രസംഗത്തിൽ ഏഴാമത്തെ പാരയിൽ ഗവൺമെണ്ടു് സർവ്വീസിൽ ഉള്ള ആളുകളുടെ സംതൃപ്തിയാണു് ഒരു ഭരണത്തിൻറെ വിജയത്തിനു് അടിസ്ഥാനമെന്നു് സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെ പത്തൊൻപതാം പാരയിലും ഏഴാം പാരയിലും അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന ഈ തത്വം വച്ചുകൊണ്ടു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൻറെ ഭരണത്തെ വിമർശിക്കണം. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ തൊഴിലാളികൾക്കു് യാതൊരുവിധമായ സംതൃപ്തിയും സുഖസൗകര്യങ്ങളും ലഭിച്ചിട്ടില്ലെന്നാണു് നമുക്കു മനസ്സിലാകുന്നതു്. മുപ്പതുമുതൽ നാല്പത്തഞ്ചുവരെ സ്കെയിലുള്ള തൊഴിലാളികൾ ഇതിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. കണ്ടക്ടേഴ്സു് ഡ്രൈവേഴ്സു് മുതലായവരാണു്. ഇവർക്കു് രണ്ടും മൂന്നും വർഷം കഴിഞ്ഞതിനുശേഷവും ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലുണ്ടായ അടുത്ത വേക്കൻസികളിൽ പ്രമോഷൻ കൊടുക്കുന്നതിനുപകരം റിആർഗനൈസേഷൻറെ പേരിൽ യാതൊരാവശ്യവുമില്ലാത്ത കാലതാമസം ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണു് ചെയ്യുന്നതു്. അതായതു് അവർക്കു് ന്യായമായി കിട്ടേണ്ട പ്രമോഷൻ കൊടുക്കാതെ അവരെ വിഷമിപ്പിക്കുകയാണു് ചെയ്യുന്നതു്. റയിൽവേ ഭരണവും നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ടു ഭരണവുമായി ഈയവസരത്തിൽ ഒന്നു് താരതമ്യം ചെയ്തു നോക്കേണ്ടതാണു്. റയിൽവേയിലാണെങ്കിൽ അവർക്കാവശ്യമുള്ള സാധനസാമഗ്രികൾ മിതമായ വിലക്കു് കൊടുക്കുകയും മറ്റും ചെയ്തിരുന്ന ഏർപ്പാടു് മുമ്പുണ്ടായിരുന്നു. അതു് ഇപ്പോൾ ഇൻഡ്യാഗവൺമെൻറു് തുടർന്നുവരികയും ചെയ്യുന്നുണ്ടു്. എന്നാൽ നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ സ്ഥിതി ഇങ്ങനെയുമാണു്. ഗവൺമെണ്ടിൻറെ നേരിട്ടുള്ള നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ സ്ഥിതി ഇതാണെങ്കിൽ മറ്റു വ്യവസായസ്ഥാപനങ്ങളിലെ സ്ഥിതി എന്തായിരിക്കുമെന്നു് പറയാതെതന്നെ അറിയാവുന്നതാണു്. ഗവൺമെൻറു് മാതൃകാപരമായി ഈ മാതിരി കാര്യങ്ങളിൽ പെരുമാറിയില്ലെങ്കിൽ മറ്റു പ്രൈവറ്റു് വ്യവസായികളും അതുമാതിരി പെരുമാറുകയില്ല. ഇങ്ങനെ ഈ തൊഴിലാളികളും വളരെ വൈഷമ്യങ്ങളും അനുഭ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ ഫെബ്രുവരി 26-ാം തീയതി കാലത്തു് എട്ടേകാൽ മണിക്കുള്ള എക്സ്പ്രസ്സു് വണ്ടിയിൽ ഞാൻ കോട്ടയത്തേക്കു പോയി. കോട്ടയത്തെത്തിയപ്പോൾ വൈകുന്നേരം മണി അഞ്ചരയായി. വഴിയിൽ മിക്കസ്ഥലത്തും ബസ്സുകളുണ്ടായിരുന്ന തകരാറുനിമിത്തം ഇടക്കിടക്കു നിറുത്തിയും പിന്നെ മറ്റു സാധാരണ ബസ്സുകളിൽ എക്സ്പ്രസ്സിലുണ്ടായിരുന്ന യാത്രക്കാരെ കയറ്റിവിട്ടും ഇങ്ങനെ ധാരാളം ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ അനുഭവിച്ചു. എക്സ്പ്രസ്സിനു് ടിക്കറ്റു് കൊടുത്തതിനുശേഷം സാധാരണ ബസ്സുകളിൽ കയറി ഇങ്ങനെ ഇടക്കിടക്കു് ബ്രേക്കു് ഡൗൺ ആകുന്ന സ്ഥലത്തെല്ലാം താമസിച്ചിച്ചു് റിപ്പയർ പൂർത്തിയാകുന്നതുവരെ കണ്ടക്ടരേയും ഡ്രൈവരേയും വഴിയിൽ ഇട്ടു് യാത്രക്കാർ പോകുന്നു. ഇപ്രകാരം വളരെ വൈഷമ്യമുണ്ടാക്കുന്ന രീതിയിലാണു് ഇന്നു നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതു്. എന്നാൽ ഈ ബസ്സുകൾ അടിക്കടി ബ്രേക്കു് ഡൗൺ ആകുന്നതുനിമിത്തം അതിന്റെ തകരാറുകൾ അപ്പോഴപ്പോൾ മാറ്റേണ്ടിവരുന്നതും എന്നാൽ അങ്ങനെ വഴിയിൽ കിടന്നു് വിഷമിക്കുന്ന തൊഴിലാളികൾക്കു് ബോണസ്സോ മറ്റുലവൻസുകളോ നഷ്ടപ്പെടാതെ അവരെ അസംതൃപ്തരാക്കുന്നതും ഒരിക്കലും ആശാസ്യമല്ല. അതുപോലെതന്നെയാണു് യാത്രക്കാരുടെ വൈഷമ്യങ്ങളും. ഒരു കാര്യംകൂടി പറഞ്ഞുകൊണ്ടു് ഞാൻ ഉപസംഹരിക്കാം. ഈയിടെ ഹൈദരാബാദു് പ്രധാന മന്ത്രിയായിരിക്കുന്ന വെള്ളോടി അടുത്തകാലത്തു് ഹൈദരാബാദിൽ ഉള്ള സാധാരണ ബസ്സുകളിലും ട്രാം കാറുകളിലും സാധാരണക്കാർക്കു് ഉണ്ടാകുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ നേരിട്ടുകണ്ടു് അറിയുന്നതിനുവേണ്ടി അവരുടെകൂടെ സാധാരണ ബസ്സിലും ട്രാംവണ്ടികളിലും സഞ്ചരിക്കുന്നുണ്ടു്. ബാംബെ ഗവണ്മെന്റായ മഹാരാജസിംഗ് മൂന്നാംക്ലാസ്സു് യാത്രക്കാരോടുകൂടി വേഷപ്രച്ഛന്നനായി യാത്രചെയ്തു് അവരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ നേരിട്ടു കണ്ടറിഞ്ഞു് വേണ്ട പരിഹാരം നിർദ്ദേശിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ നമ്മുടെ മന്ത്രിമാരാകട്ടെ സ്റ്റേറ്റു് കാറുകളിൽ കയറി ചാരിയിരുന്ന മന്ത്രിപദവിൽ മനംമയങ്ങി സാധാരണക്കാരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകളെന്തെന്നറിയാതെ കഴിയുകയാണു് ചെയ്യുന്നതു്. ഭാവനാസമ്പന്നർ മാത്രമായ നമ്മുടെ മന്ത്രിമാർ ഇങ്ങനെ സഞ്ചരിച്ചു്—അതായതു്, മി. വെള്ളോടിയും മഹാരാജസിംഗും ചെയ്തതുപോലെ നേരിട്ടു് സാധാരണക്കാരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കണ്ടറിയുമെങ്കിൽ നന്നായിരിക്കുമായിരുന്നു. ഇതുകൂടി കാര്യങ്ങൾ മനസ്സിൽ വച്ചുകൊണ്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റു് പ്രവർത്തനത്തിൽ ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നു് അപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ടു് ഞാൻ വിരമിക്കുന്നു.

Mr. Speaker : There are some cut motions in the supplementary list. There is one motion standing in the name of Mr. Kannara Gopala Panicker. Is he moving the cut motion?

Sri. Kannara Gopala Panicker: Yes, Sir, I move to reduce the allotment of Rs. 81,900 for Pay of Establishment by Rupee 1.

സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ പരാതികളെക്കുറിച്ചു പലരും പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. ബസ്സ് സർവ്വീസു് ഏറ്റവും ഭംഗിയായി നടത്തുന്നതിനു് സാധിക്കുന്ന ഒരു കാര്യത്തെക്കുറിച്ചു മാത്രമേ ഞാൻ പറയുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നുള്ളൂ. ഇന്നു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റു് രേണം കാര്യക്ഷമമായി നടക്കുന്നില്ല. അതു് ഗവണ്മെന്റിനും പൊതുജനങ്ങൾക്കും അറിയാവുന്ന ഒരു സംഗതിയാണു്. അതിനു കാരണം ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരാണെന്നുള്ളതും എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്നതാണു്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഇപ്പോൾ പലവിധത്തിലാണിരിക്കുന്നതു്. പെൻഷൻ ലഭിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും പെൻഷൻ ഇല്ലാത്ത ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും; ബോണസ്സുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും ഇല്ലാത്ത

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri Kannara Gopala Panicker]

വരും. മറെറാരു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലും ബോണസ് ഉള്ളതായി കാണുന്നില്ല നാൺപെൻഷനബിൾ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ പെൻഷനബിൾ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെപ്പോലെ അത്രതന്നെ ശ്രദ്ധാന്തിയോടുകൂടി ജോലിചെയ്യുന്നതായി കാണാറില്ല എല്ലാ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കും പെൻഷൻ ലഭിക്കത്തക്കവിധത്തിൽ ഏർപ്പാടുചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ അസംതൃപ്തി ഉണ്ടാവുകയില്ല. എന്തായാലും ഒരേ തരത്തിലുള്ള ഏർപ്പാട് ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് കൺഫേം ചെയ്യുന്നതിനുമുമ്പ് ഉണ്ടായിരുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക പെൻഷൻ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അല്ലാത്തവർക്ക പെൻഷൻ ഇല്ല. ഇങ്ങനെയാണ് ഏർപ്പാട്. ഇവർക്ക തങ്ങളിൽ ശമ്പളത്തിനും വ്യത്യാസമുണ്ട്. ഇതു് ഒരിക്കലും ശരിയല്ല. ഹൈദരാബാദ്, ബാംബെ മുതലായ സ്ഥലങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ചു നോക്കിയാൽ ഇതു് ശരിയല്ലെന്നു മനസ്സിലാകുന്നതാണ്. ഇപ്പോൾ ഡ്രൈവറന്മാർ, കണ്ടക്ടർമാർ മുതലായവർക്ക നൽകിയിരിക്കുന്ന ശമ്പളം തീരെ അപര്യാപ്തമാണ്. അവർ സ്വന്തസ്ഥലംവിട്ട മറെറ സ്ഥലങ്ങളിൽചെന്നു് ആഹാരം കഴിക്കേണ്ടതായിട്ടു വരുന്ന സന്ദർഭത്തിലും ധാരാളം ഉണ്ടാകുന്നതാണ്. അതിനാൽ അവർക്ക ശമ്പളം കൂട്ടിക്കൊടുത്തില്ലെങ്കിൽ അവർ വളരെ വിഷമിക്കുന്നതാണ്.. ബസ്സു് സർവ്വീസിനെക്കുറിച്ചു പരാതിയുണ്ടാകുന്നതിനു് വേറൊരു കാരണംകൂടിയുണ്ടു്. ഞാൻ പറയുന്നതു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് വെറും ഒരു കാമേഴ്സ്യൽ മനസ്ഥിതിയോടുകൂടി നടത്താൻ പാടില്ലെന്നാണ്. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ ഒരു കോടി അറുപതുലക്ഷം രൂപാ മിച്ചം വരുന്നുണ്ടെന്നു് കാണുന്നു. ആ രൂപാ പൊതുജനങ്ങളുടെ യാത്രാസൗകര്യത്തിനു ഉപയോഗിക്കുകയാണെന്നുവരുകിൽ ഈ പരാതി കുറെ കുറക്കുവാൻ സാധിക്കും. ഇപ്പോൾ ടിക്കറെറ കൊടുക്കുന്ന സംപ്രദായത്തിൽ കൊല്ലം, കൊട്ടാരക്കര, തിരുവനന്തപുരം, കോട്ടയം മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിൽ വലിയവ്യത്യാസം ഉണ്ടു്. പല സിസ്റ്റമാണു് നടപ്പിലിരിക്കുന്നതു്. ഒന്നു കൂസിസ്റ്റവും മറെറാന്നു് കൗപ്പൺ സിസ്റ്റവുമാണു്. കൂസിസ്റ്റമാണെങ്കിൽ ചിലപ്പോൾ നാലോ അഞ്ചോ മണിക്കൂർ നിൽക്കേണ്ടതായിട്ടാണു് വരുന്നതു്. അതിനാൽ കൊല്ലം മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിലെപ്പോലെ കൗപ്പൺ സിസ്റ്റം ടിക്കറെറ വാങ്ങിക്കുന്നതിനു് സൗകര്യമായിരിക്കുന്നതാണു്. കൂസിസ്റ്റം ക്രൂരനായ ഒരദ്ധ്യാപകൻ തൻെറ ശിഷ്യനു് നൽകുന്ന ശിക്ഷയേക്കാൾ ഭയങ്കരമാണു്. തിരുവല്ലാ, ചങ്ങനാശ്ശേരി, മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിൽ വേറൊരുവിധം സിസ്റ്റമുണ്ടു്. 'ഇടി' സിസ്റ്റം. ഇതു് സാധാരണക്കാക്കൊന്നും സാദ്ധ്യമല്ല. ഒരു അരമണിക്കൂർ എങ്കിലും ഇടികൊണ്ടാലെ അവിടെ ടിക്കറെറ ലഭിക്കുകയുള്ളു. മന്ത്രിമാർ ഈ സ്ഥലങ്ങളിൽ ചെന്നു് ഈ സിസ്റ്റമൊന്നു സരിച്ചു ടിക്കറെറ വാങ്ങിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇതിൻെറ ഭയങ്കരത എത്രയുണ്ടെന്നു് മനസ്സിലാകുന്നതാണു്. ഇങ്ങനെ ഈ ഞെരുക്കിൽനിന്നു് ഇടികൊള്ളുന്നതുനിമിത്തം രോഗങ്ങളും ഉണ്ടാകുന്നു. അതിനാൽ ഈ സംപ്രദായം നിറുത്തി ടിക്കറെറ കൊടുക്കുന്നതിനു് സൗകര്യമായ വിധത്തിൽ നിർദ്ദേശം നൽകണമെന്നു് ഞാൻ അപേക്ഷിക്കുന്നു. ഫ൭൦ ലക്ഷം രൂപാ ലാഭം കിട്ടുന്ന ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ വെറും കമ്മേഴ്സ്യൽ മനസ്ഥിതിയോടുകൂടി മരിക്കാതെ യാത്രക്കാരുടെ സുഖസൗകര്യങ്ങളെ അന്വേഷിച്ചു് വേണ്ടവണ്ണം നിയന്ത്രിക്കണമെന്നു അപേക്ഷിക്കുന്നു. ഈ ഫ൭൦ ലക്ഷം രൂപായും പുതിയ ബസുകളും വാങ്ങിക്കാൻ എർപ്പാടുചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ ഈ വിഷയത്തിലുള്ള പരാതി കുറയുമെന്നു് വിശ്വസിക്കുന്നു. പ്രൈവറെറ സർവ്വീസുകാർക്കു പുതിയ ബസുകൾ ലഭിക്കുന്നതിൽ വലിയ പ്രയാസമൊന്നും കാണാത്തതുകൊണ്ടു് ഗവൺമെൻറിനു് തീരെ പ്രയാസം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാണുകയില്ലെന്നാണ് വിചാരിക്കേണ്ടത്. ബസ്സുകളിലെ തകരാറുകൾ തീർക്കുവാൻ നല്ല ഫിറ്റർമാരും എഞ്ചിനീയർമാരും ലഭിക്കാത്തതുകൊണ്ടോ ബസ്സുകൾ കുറവായതുകൊണ്ടോ ആണല്ലോ പരാതികൾ ഉണ്ടാകുന്നത്. ഇങ്ങനെ പുതിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങിക്കുകയും അറ്റകുറ്റങ്ങൾ അപ്പോഴപ്പോൾ തീർക്കുവാൻ വേണ്ട വൈദഗ്ദ്ധ്യമുള്ളവരെ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിൽ നിയമിക്കുകയും ചെയ്താൽ പിന്നെ പരാതി ഉണ്ടാകുമെന്നു തോന്നുന്നില്ല.

മറ്റൊന്ന് എക്സ്പ്രസ്സിന്റെ കാര്യമാണ്. ഇപ്പോഴത്തെ എക്സ്പ്രസ്സ് ബസ്സുകളിൽ ൽ ൦ ശതമാനവും പഴയ ബസ്സുകൾ ആണ്. അതിനകത്തിരുന്ന് യാത്രക്കാർ അനുഭവിക്കുന്ന ദൈഷ്മ്യങ്ങൾ വളരെയാണ്. മുമ്പ് സിറ്റി സർവ്വീസായിരുന്ന ബസുകൾ ഇപ്പോൾ എക്സ്പ്രസ്സ് സർവ്വീസാക്കിയിരിക്കയാണെന്നാണ് കേട്ടത്. ഇന്നലെ ഞാനും എന്റെ കുറച്ചുണ്ട് സ്നേഹിതന്മാരും ഇതുമാതിരിയുള്ള ഒരു ബസ്സിലാണ് വന്നത്.

The House rose for lunch at 1 p.m. and re-assembled at 2 p.m. with Mr. Speaker in the Chair.

ശ്രീ. കണ്ണാറ ഗോപാലപ്പണിക്കർ: സർ, എക്സ്പ്രസ്സ് വണ്ടികളിൽ യാത്രചെയ്യുന്നതിനുള്ള വിഷമതകളെപ്പറ്റിയാണ് ഞാൻ സംസാരിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നത്. എക്സ്പ്രസ്സ് സർവ്വീസും ഇപ്പോൾ ഉള്ളതിൽനിന്നും കുറച്ചുകൂടി വർദ്ധിപ്പിക്കണം. കോട്ടയത്തുനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് പന്ത്രണ്ടേകാൽ മണിക്ക് ഒരു വണ്ടിവിട്ടാൽ പിന്നെ മൂന്നരമണിക്കൂർ കഴിഞ്ഞാണ് അടുത്തവണ്ടി പുറപ്പെടുന്നത്. അതുപോലെതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ഇതുപോലെ ഒരു ഗ്യാപ്പുവിട്ടാണ് കോട്ടയത്തേക്കു പോകുന്നത്. അതുകൊണ്ട് എക്സ്പ്രസ്സ് സർവ്വീസ് വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്.

തൊഴിലാളികളുടെ സുഖസൗകര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണ് ടെയിഡ് യൂണിയൻ സംഘടിക്കുന്നത്. അതിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടുദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഇടപെട്ട ചില കുഴപ്പങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു ശ്രമിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. ഈ അടുത്തകാലത്ത് കോട്ടയത്തുള്ള യൂണിയനിൽനിന്നും ഒരു മെമ്മോറാണ്ടം സമർപ്പിക്കുകയും ചില പാരിതോഷികങ്ങളും മറ്റും ചിലർക്കു നൽകി അതിനെ പിൻവലിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുകയുണ്ടായി. ഇങ്ങിനെ ഭിന്നിപ്പുണ്ടാക്കി ഭരിക്കുന്നത് സഹികാവുന്നതല്ല.

മറ്റൊന്നു പറയാനുള്ളത് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ കണ്ടക്ടർമാരായും ഡ്രൈവറന്മാരായും വളരെയധികം ആളുകളുണ്ടെങ്കിലും അതിൽ ചിലരെ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുദ്യോഗസ്ഥന്മാർ അവരുടെ ചെല്ലപ്പിള്ളകളായി കരുതിവരുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. അതായത് അങ്ങനെയുള്ളവർക്കു വളരെക്കാലം സൗകര്യമുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽതന്നെ ജോലികൊടുത്തുവരുന്നു. മറ്റുള്ളവർക്കു വളരെ അസൗകര്യങ്ങളുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലാണ് ജോലികൊടുക്കുന്നത്. അങ്ങനെയുള്ള ഒരു വ്യത്യാസം നീക്കി ഒരു ഷിഫ്റ്റ് സമ്പ്രദായമെന്ന തരത്തിലായാലും തരക്കേടില്ല, എല്ലാവർക്കും സൗകര്യമുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ ഇടക്കിടക്കു കിട്ടത്തക്കതരത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നതു നന്നായിരിക്കും.

ഈയിടെ ഒരു പരിഷ്കാരം ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ ചെയ്തതായി അറിയുന്നു. അതിന്റെ ആവശ്യവും പ്രയോജനവും എന്താണെന്നു മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ടൈംകീപ്പർ എന്ന പേരിൽ അറിയപ്പെടുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥനാണ് വണ്ടികൾ സമയത്തിനു അങ്ങോട്ടും ഇങ്ങോട്ടും അയക്കുന്നത്. ആ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ പേരു ഇപ്പോൾ സ്റ്റാർട്ടർ എന്നാക്കിയതാണ് ഇപ്പോൾ വന്നുഭവിച്ചിട്ടുള്ള പരിഷ്കാരം. എന്നാൽ ഈ പേരുമാറ്റം വന്നുഭവിച്ചതോടുകൂടി എന്തെങ്കിലും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. Kannara Gopala Panicker]

ശമ്പളക്കൂടുതലോ അലവൻസോ യാതൊന്നുംതന്നെ അനുവദിച്ചിട്ടുമില്ല. പിന്നെ ഇങ്ങനെ ഈ പേരിൽമാത്രം മാറ്റംവരുത്തുന്നതു് .....

ശ്രീ. കളത്തിൽ വേലായുധൻനായർ: ടൈംകീപ്പിക്കു് ടൈംകീപ്പുചെയ്യാൻ നിവൃത്തിയില്ലാത്തതുകൊണ്ടു് ആ പേരു് മാറ്റിയതാണെന്നു വിചാരിക്കരുതോ?

ശ്രീ. കണ്ണാറഗോപാലപ്പണിക്കർ: അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ആ ഉദ്യോഗത്തിന്റെതന്നെ ആവശ്യമില്ലല്ലോ? ഇപ്പോൾ വളരെയധികം ആളുകളെ കണ്ടക്ടറായും മറ്റും സെലക്ടു് ചെയ്തിട്ടുണ്ടു്. എന്നിട്ടും ഒരാൾ രാവിലെ ജോലിക്കു പോയി വൈകിട്ടു തിരിച്ചുവന്നാൽ വീണ്ടും അയാളെതന്നെ സ്പെഷ്യലായി നിയമിച്ചുവരുന്ന ഒരു പതിവു കാണുന്നുണ്ടു്. അങ്ങനെ സ്പെഷ്യലായി നിയമിച്ചാൽ അയാൾക്കു അലവൻസു് കൊടുക്കേണ്ടതാണു്. അലവൻസു് ഒന്നും കൊടുക്കാതെ കൂടുതൽ ജോലി ചെയ്യിക്കുന്നതു വളരെ കഷ്ടമാണു്. ട്രാൻസു് പോർട്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ ജോലി വളരെ പ്രയാസമുള്ള ഒന്നാണു്. ആ സമിതിക്കു് ആ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കു അവർ അർഹിക്കുന്നതു ശമ്പളക്കൂടുതൽ കൊടുക്കേണ്ടതാണു്.

മറ്റൊരു പരിഷ്കാരം വരുത്തിയിരിക്കുന്നതു് എം. എസു്. റ്റി. ആർ. എന്നുള്ളതു മാറ്റി റ്റി. സി. റ്റി എന്നും റ്റി. സി. കൃ എന്നും, റ്റി. സി. കെ. എന്നും മറ്റും ആക്കിയിരിക്കുന്നതാണു്. അതുകൊണ്ടു് ഓരോ വണ്ടിയുടമസ്ഥനും വരുന്നതു നഷ്ടത്തിന്റെ തോതനുസരിച്ചുള്ള പ്രയോജനമില്ലെന്നു എല്ലാവർക്കു മറിയാം. ഇങ്ങനെയുള്ള കാര്യങ്ങളിൽ ഗവൺമെണ്ടിന്റേയും ട്രാൻസു്പോർട്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റേയും ശ്രദ്ധ പ്രത്യേകം പതിയേണ്ടതാണു്.

ടൗൺ സർവ്വീസിന്റെ കാര്യം പറയുകയാണെങ്കിൽ അതു് ശരിയായ തരത്തിൽ നടക്കുന്നില്ല. ഈ സഭയിലുള്ള പല മെമ്പറന്മാരും ആ ബസ്സിന്റെ കഴുപ്പംകൊണ്ടു് വളരെ താമസിച്ചാണു് വരുന്നതു്. ഒരു മണിക്കു തിരിച്ചാൽപോലും പതിനൊന്നു മണിക്കു ഇവിടെ വന്നുചേരാൻ സാധിക്കാതെയാണിരിക്കുന്നതു്. ഉദാഹരണമായി പറയുകയാണെങ്കിൽ ഈ സഭയിലെ ഒരംഗമായ ശ്രീ. ഗോവിന്ദൻ വളരെ കണിശമായി സഭയിൽ ഹാജരാകുന്ന ഒരംഗമാണു്. അദ്ദേഹത്തിനുപോലും സമയത്തിനുവരാൻ ഇപ്പോൾ സാധിക്കുന്നില്ല. തലസ്ഥാന നഗരിയിൽപോലും സമയാസമയത്തു് വണ്ടി ഓടുന്നില്ലെങ്കിൽ പിന്നെ ഉൾനാടുകളിലെ കാര്യം പ്രത്യേകം പറയേണ്ടതില്ലല്ലോ. സമയത്തിനു ബസ്സുകൾ കിട്ടാത്തതുകൊണ്ടു ആളുകൾ അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടു് ചില്ലറയൊന്നുമല്ല.

കൊട്ടാരക്കരനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്കും ചെങ്ങന്നൂരേക്കുംകൂടി എക്സ്പ്രസ്സു് സർവ്വീസു് ഏർപ്പെടുത്തണമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടു ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. എൻ. കെ. കൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ഇന്നു ഇവിടെ നടന്ന പ്രസംഗങ്ങൾ ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് കാര്യക്ഷമതയില്ലായ്മയ്ക്കു് ഒരു മകുടോദാഹരണമാണെന്നു നമ്മെ മനസ്സിലാക്കുന്നുണ്ടു്. വാസ്തവം പറയുകയാണെങ്കിൽ ഗവൺമെണ്ടിന്റെ ജയാപജയങ്ങൾ വെളിവാകുന്നതു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടുകളുടെ പ്രവർത്തനംമൂലമാണല്ലൊ. ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിന്റെ നടത്തിപ്പിൽ നിന്നുമാത്രംതന്നെ ഈ രാജ്യത്തുള്ള ജനങ്ങൾ ഈ ഗവൺമെണ്ടിന്റെ അപ്രാപ്തിയെ ഇതിനകം അളന്നു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടു്. ഈ വകുപ്പിനെപ്പറ്റി വളരെ സൂക്ഷ്മമായ വിമർശനങ്ങൾ ഇവിടെ നടന്നുകഴിഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞവർഷവും ഇതുപോലെതന്നെ സൂക്ഷ്മമായ വിമർശനങ്ങൾ നടന്നതായി ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ടു്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതിനു് മുൻകൊല്ലങ്ങളിലും നിശിതമായ വിമർശനങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ടു്. ഇതൊക്കെ ഉണ്ടായിട്ടും ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിന്റെ കായ്ത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കായ്ക്ഷമതയില്ലായ്മ, ഒരു പ്ലാൻ അനുസരിച്ചെന്നതുപോലെയാണു് പുരോഗമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതു്. ഇതു് ഒരു നിസ്സാരസംഗതിയുല്ല. യാത്രാസൌകര്യം പാവപ്പെട്ടവരുടേയും സാധാരണ ജനങ്ങളുടേയും എന്നല്ല എല്ലാതരം ആളുകളുടേയും മൌലികാവശ്യമാണു്. ബസ്സു് യാത്രക്കാർ അനുഭവിക്കുന്ന കഷ്ടതകളുടെ കായ്മോത്താൽ ഇനിയെങ്കിലും ഇതിനൊരു അവതിവരുത്താതിരിക്കുന്നതു് ലജ്ജാകരമാണു്. ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ ജനങ്ങൾ ദിവസേന എന്നപോലെ അനുഭവിച്ചും കണ്ടും മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കയാണു്. മറ്റു കായ്ങ്ങളിലെന്നപോലെ അവരെ ഇക്കായ്ത്തിൽ എന്തെങ്കിലും സമാധാനംപറഞ്ഞു് വഞ്ചിക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. അതുകൊണ്ടു് നമ്മുടെ മന്ത്രിമാർ ഈ വിഷയത്തിലെങ്കിലും എന്തെങ്കിലും നന്മചെയ്യ പൊതുജനങ്ങളുടെ വിശ്വാസം ആർജ്ജിക്കുവാൻ യത്നിക്കേണ്ടതാണെന്നു വിചാരിച്ചിട്ടെങ്കിലും ജനങ്ങൾക്കു് ഒരാശ്വാസംനൽകാൻ ശ്രമിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. അതിനുള്ള ഭാവനയും അവർക്കില്ലാതെയാണിരിക്കുന്നതു്. ഇന്നിവിടെ പല മെമ്പറന്മാരും ഉന്നയിച്ച കായ്ങ്ങൾ ചർവ്വിതചർവ്വണം ചെയ്യണമെന്നു ഞാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. തിരുവനന്തപുരം നാഗർകോവിൽ സർവ്വീസിനെക്കുറിച്ചു് ഒന്നു രണ്ടു വാക്കു് പറയാൻ ഞാൻ നിർബന്ധിതനായിത്തീർന്നിരിക്കുന്നു. വാസ്തവം പറഞ്ഞാൽ ഇതു അനാഥത്വം കളിയാടുന്ന ഒരു രംഗം വേറെയില്ല. തിരുവനന്തപുരം ഗ്യാരേജിൽപോയി അല്പസമയം നിന്നാൽ ജനങ്ങൾ എന്തുമാത്രം കഷ്ടതകളനുഭവിക്കുന്നു എന്നു ആർക്കും കാണാൻ കഴിയും. ശ്രീ കണ്ണാറ ഗോപാലപ്പണിക്കർ പറയുകയുണ്ടായി മദ്ധ്യതിരുവിതാംകൂറിൽ കൂപ്പു സിസ്റ്റവും ക്ലൂപ്പൺസിസ്റ്റവും മറ്റുമുണ്ടെന്നു്. ഇവിടെ ക്ലൂപ്പൺ സിസ്റ്റം കണ്ടിട്ടേയില്ല. കൂപ്പു സിസ്റ്റം ചിലപ്പോൾ കാണാം. ചിലപ്പോൾ കാണുകയില്ല. പിന്നെ ഒരു സിസ്റ്റം രാജ്യമൊട്ടുക്കു വ്യാപകമായിക്കാണുന്നതു് ഗോപാലപണിക്കർ പറഞ്ഞ ഇടി സിസ്റ്റം മാത്രമാണു്. നാഗർകോവിലിൽ പോകാൻ വരുന്ന യാത്രക്കാർ കൂപ്പു സിസ്റ്റമനുസരിച്ചു് ടിക്കറ്റു് വാങ്ങണമെന്നു് ചുമതലക്കാരായി നില്ക്കുന്നവർ ചിലപ്പോൾ പറയും. മറ്റു ചിലപ്പോൾ വണ്ടിയിൽ കയറി ടിക്കറ്റുവാങ്ങിച്ചാൽ മതിയെന്നും പറയും. അതനുസരിച്ചു ചിലപ്പോൾ വണ്ടിയിൽ കയറിയാൽ ടിക്കറ്റുവാങ്ങിച്ചിട്ടില്ല എന്നുള്ള കാരണത്താൽ വണ്ടിയിൽനിന്നും ഇറങ്ങണമെന്നും പറയാറുണ്ടു്. കുറെ ദിവസംമുമ്പു് എന്റെ ഒരു എം. എൽ. എ. സ്നേഹിതൻ നാഗർകോവിലിലേക്കു് പോകാനായി അദ്ദേഹത്തിന്റെ കുട്ടികാരോടുകൂടി തിരുവനന്തപുരം ബസ്സു് സ്റ്റാൻറിൽവന്നു. ചുമതലപ്പെട്ട ജീവനക്കാർ വണ്ടിയിൽകയറി ഇരിക്കുവാൻ പറഞ്ഞതനുസരിച്ചു് വണ്ടിയിൽകയറി. അതിനുശേഷം ടിക്കറ്റു് വാങ്ങിയില്ല എന്നുള്ള കാരണത്താൽ വണ്ടയിൽനിന്നും ഇറങ്ങാൻ പറയുന്നതു ഞാൻ കേട്ടു. ഈവക കഷ്ടതകൾ ഒരറിയാനാണെന്നും ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഇതു അനാഥമായല്ലൊ എന്നും മറ്റും അദ്ദേഹം എന്നോടു് പറയുകയുണ്ടായി. ഇങ്ങനെ പലവിധത്തിലുള്ള അന്യായങ്ങൾക്കും കഷ്ടതകൾക്കും യാത്രക്കാർ വിധേയരായിത്തീരുന്നുണ്ടു്. അതുകൊണ്ടു് ക്ലൂപ്പൺ സിസ്റ്റം എന്ന മാതൃകയിൽ നേരത്തെ വരുന്നവർക്കു് ടിക്കറ്റുവാങ്ങി അടുത്തുവരുന്ന ബസ്സിലൊ അല്ലെങ്കിൽ അതിനടുത്തുവരുന്ന ബസ്സിലൊ പോകാൻ സൌകര്യപ്പെടുത്തുന്നതു നന്നായിരിക്കും. അങ്ങനെയൊന്നും ഇവിടെ നടക്കുന്നില്ല. വല്ലവരോടും ഈ കായ്ത്തെപ്പറ്റി പരാതി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. N. K. Krishna Pillai]

പറയാമെന്നുവച്ചാൽ അതിനു് തക്ക ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ആരേയും അവിടെ കാണുകയുമില്ല. ഇതാണു് ഹെഡ്കപാർട്ടേർസിൽ നടക്കുന്നതു്.

തിരുവനന്തപുരം–നെയ്യാറ്റിൻകര ഷട്ടിൽ സർവ്വീസിൽ യാത്രചെയ്യുന്നതു പോലെ അത്രയധികം ജനങ്ങൾ മറ്റു് ഒരു ഷട്ടിൽ സർവ്വീസിലും യാത്ര ചെയ്യുന്നില്ല. വണ്ടി വിടുന്നതിനു് അര മണിക്കൂറിനുമുമ്പേ സ്റ്റാൻഡിൽ വരുമെങ്കിലും വണ്ടി പുറപ്പെടുന്നതിനു് 5 മിനുട്ടിനുമുമ്പു് മാത്രമെ വണ്ടിയിൽ ആൾകയറാൻ അനുവദിക്കുകയുള്ളൂ. അപ്പോൾ അവിടെ ഉണ്ടാകുന്ന ബഹളത്തിനിടക്കു് മാന്യന്മാരായ യാതൊരുത്തക്കും വണ്ടിയിൽ കയറാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ചിലപ്പോൾ പോക്കറടിയും നടക്കും. അതിനാൽ എനിക്കു് പറയുവാനുള്ളതു് ഏറ്റവും അധികം ജനങ്ങൾ യാത്രചെയ്യുന്ന തിരുവനന്തപുരം–നാഗർകോവിൽ ലൈനിലും നെയ്യാറ്റിൻകര ഷട്ടിൽ സർവ്വീസിലും കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഇടണമെന്നാണു്. കൂടാതെ ക്ലപ്പൺ സിസ്റ്റം ഏർപ്പെടുത്തി ഒരു പരീക്ഷണം നടത്തുകയും വേണം. ചിലപ്പോൾ വണ്ടിയിൽ ആൾ നിറഞ്ഞതിനുശേഷം വണ്ടി വിടാൻ കണ്ടക്ടറന്മാർ ഇല്ലാതെവരികയും ചെയ്യുന്നുണ്ടു്. ഇത്രവളരെ കൃപാ ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിനു് ചിലവാക്കിയിട്ടും കണ്ടക്ടറന്മാർ സമയത്തിനു് ഇല്ലാതെവരുന്നതിന്റെ അർത്ഥം എനിക്കു മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ഇങ്ങനെയുള്ള അവസരങ്ങളിൽ വണ്ടികൾ സമയത്തിനു് പോകുകയില്ല. എക്സ്പ്രസ്സു് ബസ്സുകൾപോലും ചിലപ്പോൾ ഷെഡ്യൂൾ സമയത്തിനു പോകാതിരിക്കുന്നുണ്ടു്. എന്റെ അനുഭവത്തിൽതന്നെ ഒരുദിവസം ആറുമണിക്കുപോകേണ്ട എക്സ്പ്രസ്സു് വണ്ടി അരമണിക്കൂർ കഴിഞ്ഞാണു് പോയതു്. ഇതു് ജനങ്ങൾക്കു് വളരെ വിഷമമുണ്ടാക്കുന്ന ഒന്നാണു്. മന്ത്രിമാക്കെങ്കിലും ഈവക കാര്യങ്ങൾ നേരിട്ടു് അറിയുന്നതിനുള്ള കാരുണ്യമില്ല. അവക്കതിനു് സമയവുമില്ല. അവരോടു് ഈവക കാര്യങ്ങൾ ഒന്നു കണ്ടുമനസ്സിലാക്കണമെന്നു പറഞ്ഞാൽ അവക്കു് സാധിക്കയില്ലായിരിക്കും. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപിള്ള ഒരു ദിവസം വൈകുന്നേരം ഏഴമണിക്കു് അല്പസമയം സെൻട്രൽ ബസ്സ്സ്റ്റാൻറിൽ പോയി ഒരു മാറിനിന്നു നോക്കട്ടെ; പക്ഷെ അദ്ദേഹം അവിടെ നില്ക്കുന്നതു് യാത്രക്കാർ അറിയരുതു്. ജനങ്ങൾക്കു് അത്രത്തോളം അമർഷമുണ്ടു്. ചിലപ്പോൾ രാഷ്ട്രീയ ചിന്താഗതി സർവ്വീസു് അനുവദിക്കുന്ന വിഷയത്തിൽ ബാധകമായിത്തീരുന്നുവെന്നു ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഉദാഹരണമായി പറഞ്ഞാൽ പാറശ്ശാല ഒരു ഷട്ടിൽ സർവ്വീസു് ഉണ്ടായിരുന്നു. കഴിഞ്ഞ നെയ്യാറ്റിൻകര തെരഞ്ഞെടുപ്പിനുശേഷം ആ സർവ്വീസു് നിറുത്തുകയാണുണ്ടായതു്. അതിനു് കാരണമുണ്ടു്. തെരഞ്ഞെടുപ്പിനു് സ്വല്പംമുമ്പു് മന്ത്രിമാർ വന്നു ഒരു കോൺഗ്രസു് പ്രചരണയോഗം നടത്തി. അതിൽ ചിലർ കശപിശകൾ ഉണ്ടാക്കി. തൽഫലമായി തെരഞ്ഞെടുപ്പു കഴിഞ്ഞ ഉടൻ പാറശ്ശാല ഷട്ടിൽ സർവ്വീസുനിന്നു. അതു് സംബന്ധിച്ചു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡയറക്ടർക്കു് ഞാൻ ഒരു കത്തയച്ചിരുന്നു. പാറശ്ശാല സർവ്വീസു് നിറുത്തിയതു് വളരെ തെറ്റായിപ്പോയി എന്നായിരുന്നു കത്തിലെ ഉള്ളടക്കം. പക്ഷെ അതിനു് ഒരു മറുപടി അയക്കുന്നതിനുള്ള മാന്യതപോലും അദ്ദേഹത്തിനുണ്ടായില്ല. അദ്ദേഹം വളരെ സത്യസന്ധനായ ഉദ്യോഗസ്ഥൻതന്നെ. പക്ഷെ അതുകൊണ്ടു കാര്യമായില്ലല്ലോ. അവസാനമായി എനിക്കു് പറയാനുള്ളതു് ഈവക കാര്യങ്ങൾക്കെല്ലാം ഗവർമ്മെണ്ടു് പ്രത്യേകം പരിഗണിച്ചു് പൊതുജനങ്ങൾക്കു് ഇനിയെങ്കിലും അല്പം ആശ്വാസം നൽകേണ്ടതാണെന്നാണു്.

ശ്രീ. യു. കെ. വാസുദേവനാചാരി: സർ, ഇന്നു ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ സിൽബന്ധികളുടെ ഇടയിലുള്ള അനാശാസ്യ നടപടികളേയും ക്രമ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വിരുദ്ധമായ പെരുമാറ്റത്തേയും പറ്റി അധികൃതന്മാരെ ധരിപ്പിച്ച് അതി നൊരു പരിഹാരത്തിനായി അഭ്യർത്ഥിക്കുകയെന്നുള്ളതാണ് ഞാനുദ്ദേശിച്ചിട്ടു ള്ളതു്. ഇന്നു രാജ്യത്തെവിടെ നോക്കിയാലും എന്തെന്നില്ലാത്ത ഒരസംതൃപ്തി യാണ് ദൃശ്യമാകുന്നതു്. ആ അസംതൃപ്തി വാക്കുമൂലം പ്രകടമാക്കിത്തീർക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഏതു കാര്യത്തിനായാലും അതു് സ്റ്റേറ്റുകോൺഗ്രസ്സ് അല്ലെ എന്നൊരവജ്ഞയാണ് ഇന്നു കേൾക്കാൻ കഴിയുന്നതു്. അതു് ഇപ്പോൾ സാ ധാരണ ജനങ്ങളുടെ അഭിപ്രായം പ്രകടിപ്പിക്കുന്നതിനു് ഉപയോഗിക്കുന്ന ഒരു വാക്കാണു്. ഇന്നു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ബസ്സുകളിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നവർക്കു് ഇതു് കേൾക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു പരമാർത്ഥവുമാണു്. ഇവയെല്ലാം പ്രധാനമായ കാ രണം ആ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിൽ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരു ടേയും മറ്റുള്ള സിൽബന്ധികളുടേയും അനാശാസ്യ നടപടികളാണെന്നുള്ളതിനു് യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഈ സിൽബന്ധികളെ നാം തരംതിരിക്കുകയാണെ ങ്കിൽ കുറെ പേർ കുറെയാളുകളെ നിയന്ത്രിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്നതായും എന്നാൽ അവർ ശരിയായി പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെന്നും നമുക്കു് കാണാൻ കഴിയുന്നതാണു്.

രണ്ടാമതായി പറയുവാനുള്ളതു് ഈ ബസ്സുകൾ നിർവിഘ്നമായി ഓടിക്ക ന്നതിനു് അതിന്റെ ജോലികൾ ചെയ്യാൻ ചുമതലക്കാരായിട്ടുള്ളവരുടെ അ നാസ്ഥമൂലം തിരുവിതാംകൂറിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ബസ്സുകൾ ഓടുന്ന സ്ഥലത്തൊരി ടത്തും ശരിയായിട്ടുള്ള സമയത്തു് ചെന്നുചേരുവാൻ സാധിക്കുന്നില്ലെന്നുള്ള താണു്. ഇന്നു് അവരുടെ ഇടയിൽ തൃപ്തികരമായ മനോഗതിയല്ല ഉള്ളതെന്നു സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്ന ഒരു പരമാർത്ഥമാണു്.

എന്റെ ഒരു ബഹുമാന്യസ്നേഹിതൻ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ ട്രാൻ സ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിന്റെ പ്രവർത്തനം വളരെ അതൃപ്തികരമാണെന്നുള്ളതിൽ വലിയ കള്ളമൊന്നുമില്ല. അതിനു് ശരിയായ കാരണങ്ങൾ കണ്ടുപിടിച്ചു പരി ഹാരം ഉണ്ടാക്കേണ്ടതു് ഇന്നു ഭരണം നടത്തുന്ന ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റധ്യക്ഷന്റേയും ഗവർമ്മെണ്ടിന്റേയും ചുമതലയാണു്.

ഇന്നത്തെ സ്ഥിതിവെച്ചുനോക്കുന്നപക്ഷം ഡിസ്ട്രിക്ടു് ആഫീസറന്മാർ ഓപ്പ റേറന്മാർ, ഇൻസ്പെക്ടറന്മാർ ഇങ്ങനെയുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ അവരുടെ കീ ഴ്സിൽബന്ധികൾക്കു് വല്ല നിർദ്ദേശങ്ങളൊ മറ്റോ കൊടുക്കുകയാണെങ്കിൽ അവർ അതിനെ തുണവൽഗണിക്കുന്നതായിട്ടാണു് കണ്ടുവരുന്നതു്. ഉദാഹരണ മായി ഒരു സംഗതി ഞാൻ പറഞ്ഞുകൊള്ളട്ടെ. കുറച്ചു് ദിവസങ്ങളായി തിരു വിതാംകൂറിൽ ഒരടിയന്തിര ബഹളമാണു്. ഇതു സംബന്ധിച്ചു് ഒരു കാര്യം ഒരു സ്ഥലത്തുനിന്നും മറ്റൊരു സ്ഥലത്തേയ്ക്കു് പോകേണ്ടതു് വളരെ ആവശ്യവു മാണു്. ഇന്നു പട്ടണങ്ങളിൽക്കൂടി പോകണമെങ്കിൽ അതു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ബസ്സു കളിൽക്കൂടിതന്നെ പോകേണ്ടതായും ഇരിക്കുന്നു. അല്ലാതെ പ്രൈവറ്റു് ബസ്സു കളിൽ പോകുന്നതിനും നിവൃത്തിയില്ല. ഒരു ദിവസം തിരുവനന്തപുരത്തു നിന്നും ഒരു വിവാഹം സംബന്ധിച്ചു് നെടുമങ്ങാട്ടേയ്ക്കു് പോകുന്നതിനായി ബസ്സ്റ്റാന്റിൽ എത്തിയപ്പോൾ അവിടെ കണക്കില്ലാതെ ആളുകൾ കൂടികിട ക്കുന്നതായി ഞാൻ കണ്ടു. എന്നാൽ ഞങ്ങൾക്കു് വിവാഹസമയത്തു് അവിടെ എത്തുന്നതിനു് യാതൊരു നിവൃത്തിയും ഇല്ലെന്നുകണ്ടപ്പോൾ അവിടെനിന്ന ഡിസ്ട്രിക്ടു് ആഫീസറെ കണ്ടു് ഞാൻതന്നെ അപേക്ഷിക്കുകയുണ്ടായി, ഒരു ബസ്സു് ഏർപ്പാടു് ചെയ്യുന്നതിലേയ്ക്കു്. അദ്ദേഹം സംഗതിയുടെ ഗൗരവം മനസ്സിലാക്കി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. U. K. Vasudevan Achari]

കൊണ്ട് പത്തു മിനിട്ടനകം ഒരു ബസ്സു് അയച്ചുകൊടുക്കണമെന്നു അദ്ദേഹത്തിന്റെ കീഴ്സിൽബന്തിയോടു് പറയുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ രണ്ടര മണിക്കൂർ കഴിഞ്ഞതിനുശേഷവും ആ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ തിരിച്ചുവരികയൊ ഒരു സമാധാനം പറയുകയൊ ചെയ്തില്ല. ഇതേസംബന്ധിച്ചു് ഞാൻ ഡിസ്ട്രിക്റ്റാഫീസറോടു് ചോദിച്ചതിൽ അതെല്ലാം ഇന്നത്തെ ജനകീയഗവണ്മെണ്ടിന്റെ കീഴിലല്ലാത്ത അവസ്ഥകൊണ്ടാണെന്നു അദ്ദേഹം പറയുകയുണ്ടായി. ഇങ്ങനെ പോയാൽ ഇതു് വളരെ സങ്കടകരമായ ഒരവസ്ഥയാണു്.

സർ, ഇന്നു നോക്കുകയാണെങ്കിൽ പല റോഡുകളിലും പല ബസ്സുകളും ബ്രേക്കഡൗണായി കിടക്കുന്നതു് കാണാം. അതേസംബന്ധിച്ചു് എനിക്കു ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുക്കുവാനുണ്ടു്. അതായതു് ഈ ഫിറ്റെഴ്സിനു് ശരിയായ വിധത്തിൽ പ്രോത്സാഹനം നൽകാത്തതുകൊണ്ടും ശരിയായ പരിശോധനകൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടുമാണു് ഇങ്ങനെ ബ്രേക്കഡൗണുകൾ ധാരാളമായി ഉണ്ടാകുന്നതു്. അവക്കു ജീവിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ശമ്പളം കൊടുക്കേണ്ടതത്യാവശ്യമാണു്. അങ്ങിനെ കൊടുക്കാത്തതുകൊണ്ടു് അവർ ജോലിയിൽ കള്ളം കാണിക്കുകയും തൽഫലമായി ബസ്സുകൾ റോഡിൽ ബ്രേക്കഡൗണായി കിടക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. (ബെൽ)

ശ്രീ. ആർ. செல்லஸ்வாமி நாடார் : சார், இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் டிப்பார்ட்மென்டைப் பற்றி எங்கு பார்த்தாலும் பாதி தான். டிரான்ஸ்போர்ட் டிப்பார்ட்மென்டை, கவர்மென்ட் ஏற்றெடுத்த நாள் முதல் இந்த பாதி கூடிக் கூடி வருகிறதேயொழிய குறைந்து வரக் காணவில்லை. எனக்கு முன் பேசிய அன்பர் கிருஷ்ணபிள்ளை அவர்கள் திருவனந்தபுரம்-நாகர்கோவில் லென் மிகவும் மோசமானதொரு லென் என்று சொன்னதே ஒழிய வெறென்றும் சொல்லவில்லை. அவர் திருவனந்தபுரம் காரேஜில் நடக்கும் கஷ்டங்களைப்பற்றி சொன்னார். அதைவிட எவ்வளவோ கஷ்டங்களை பிரயாணிகள் இட்டவழிகளில் அனுபவிக்கிறார்கள். அமரவிளை, களியக்காவிளை, குழித்துறை, தொடுவட்டி, இந்த இடங்களில் பிரயாணிகள் காலை முதல் சாயங்காலம் வரை பஸ்ஸுக்கு வேண்டி காத்துக் கிடந்து பஸ் கிடைக்காமல் திரும்பிப்போவதைப் பார்க்கலாம். சந்தை முறைகளிலும், ஆபீஸ் நாட்களிலும் காலை 8- மணி முதல் 11- மணி வரை மிகவும் நெருக்கமாயிருக்கும். அந்த சமயங்களில் பிரத்தியேகமாக கூடுதல் பஸ்ஸுகள் போட வேண்டியது ரொம்ப அவசியம். ஆனால் அந்த சமயத்தில் தான், மணிக்கூர் கணக்காக ஒரு பஸ்ஸும் வராமலிருப்பதைக் காணலாம். இதற்கெல்லாம் காரணம் இந்த ஆப்பரேட்டிங் ஸ்டாப்பின் திறமை இல்லாமை தான். சமயாசமயங்களில் பஸ் விடாமலிருப்பது மெயின் லெனில் மாத்திரமல்ல. திருவனந்தபுரம் ஸிட்டியிலும் அப்படித்தான். ஒரு Junction-ல் பஸ்-க்காக நின்றால் 40, 50 நிமிஷங்கள் வரை ஒரு பஸ்ஸும் வராது. அது கழிந்தால் 5 நிமிஷத்தில் 7, 8 பஸ்கள் ஒருமித்து வரும். வாஸ்துமங்கலம், பேரூர்கடை, வட்டியூர்க்காவு என்று ஏழெட்டு பஸ்கள் ஒருமித்து சேர்ந்தாற்போல் வரும். பின் ஒரு $\frac{1}{2}$ மணிக்கூருக்கு ஒரு பஸ்ஸையும் காணமுடியாது. இது டைம் fix செய்ததின் பிசகே தவிர வேறென்றுமல்ல. டைமை சரியாக fix செய்தால் ரொம்பவும் உத்தமமாயிருக்கும். திருவனந்தபுரம்-கேப் லெனில் எக்ஸ்பிரஸ் கோச் என்று ஒரு பஸ் ஓடுகிறது. அந்த கோச்சிற்கும் சாதாரண எக்ஸ்பிரஸ்-க்கும் தம்மில் ஒரு வித்தியாசமு

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. R. Chellaswami Nadar]

மில்லை. கோச் கொஞ்சம் கூடுதல் மஞ்சள் நிறமாயிருக்கிறது. வேறொன்றுமில்லை. ஆனால் அதற்குள்ள சார்ஜ் எக்ஸ்பிரஸ்ஸை விட 50 o/o கூடுதலாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். Passenger capacity, போன்ற மற்ற சௌகரியங்களெல்லாம் ஒன்றுதான். ஆனால் சார்ஜ் மாத்திரம் கூடுதல். பின்னர், இங்கு ஒரு 'ஆப்பரேட்டிங் ஸ்டாப்' என்றொன்று இருக்கிறது. அந்த 'ஆப்பரேட்டிங் ஸ்டாப்'-க்கு கொடுக்கும் போனஸ் ஒரு சின்னத்தொகை. அதுவும், எல்லா வருடமும் சமயாசமயத்தில் கொடுப்பதாகத் தெரியவில்லை. கழிந்த வருட போனஸ் இதுவரையிலும் கொடுக்கப்படவில்லை யென்று பாதி சொல்கிறார்கள். இன்னும் எவ்வளவு மாதங்கள் கழிந்து அதைக் கொடுக்கப் போகிறார்களென்று தெரியவில்லை. ஓவர்டைம் ஜோலி செய்யும் staff க்கு சம்பளம் கொடுக்கப்படவில்லை. கழிந்த வருடம் நவம்பர் மாதத்தில் ஓவர்டைம் ஜோலி செய்த ஆளுக்கு சம்பளம் இதுவரையிலும் கொடுக்கப்படவில்லை, என்று ஒரு கண்டக்டர் சொன்னார். இப்படி சம்பளம் கொடுக்காமலிருந்தால் இந்த 'ஸ்டாப்' பின் எப்படி வேலை செய்வார்கள். ஆக, அவர்களுக்கு discontentment வருவதில் ஆச்சரியப்படுவதற்கில்லை என்றும் சொல்லிக்கொண்டு நிறுத்திக் கொள்கிறேன்.

Sri. A. Thanu Pillai: Sir, one will be perfectly justified if one characterises the Government in respect of its activities in connection with the Transport department as far worse than any unscrupulous capitalist. Sir, the Transport services can be run properly only if Government pay attention to a number of important factors. There must be enough buses. There must be enough workers. The workers should be properly paid. The conditions of service should be reasonable. Now, is there any one of these conditions that has been satisfied and is there any genuine attempt on the part of the Government to satisfy these conditions? One has to say 'No', definitely 'No'. I can understand the times when buses would not be available. That was some time ago. A few days ago, the Minister in charge told me in answer to a question that enough buses are now available. Then, how can they justify this shortage? We have heard a good deal about the paucity of accommodation in these buses and there has been absolutely no exaggeration in what has been stated here. However much Mr. Balakrishnan Tampi may defend the Government he is not going to succeed.

As for overloading, it is not a few more persons that are admitted over and above the actual seats available, but the Government themselves have distinctly allowed by their written instructions 50 % more than the seating capacity. If it is a bus to carry twenty-eight passengers, fourteen persons more are allowed by the Government. But is it after all this extent of overloading that we find? In every bus that is intended to carry twenty-eight passengers we find over a hundred passengers. That is the real fact today. How can this barbarous arrangement be justified? How long are we going to tolerate this, is the question. He told me that a hundred more buses will be needed if we are going to do away with overloading. Then, why not get the buses? Is it paucity of funds? Is it non-availability of buses? Then, what is the justification? It is irresponsibility of the worst type. Sir, the difficulties caused on account of overloading are very great. We heard a great deal about the suffering to the travelling public. Sir, from another aspect it gives a lot of trouble for the workers.

Now, a conductor in a bus with a seating capacity of twenty-eight but with a hundred passengers cannot be expected to discharge his duties satisfactorily. If he omits to issue a ticket to a passenger, he is booked without even being asked to

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. A. Thanu Pillai]

explain. That is what is happening in the department. I have occasion to know at close quarters the conditions under which the workers are now working. The Minister in charge of the department recently told us in answer to a question that the present Director was put in charge of the department with a view to see that the workers, are made efficient. Sir, both the Minister and the officer concerned have failed. The present Director if at all is not just the man who should be allowed to deal with problems affecting labour.

I make this statement definitely because I have had occasion to know some details of the way in which the workers in the department are being dealt with by the present Director. If it is a question of punishment, no explanation is asked for. Somebody reports something. The man goes to the workspot in the morning and then he is told. 'No; you need not attend to your work.' He is suspended. No explanation is called for. No opportunity, either, is given to explain. There is no code, there is no set of rules regulating the work of these employees. There is absolutely no rule. Everything is done in the most arbitrary manner. That is what is now obtaining there. So, the conductors find it very difficult to work.

Then, Sir, the drivers are also in the same predicament. There have been cases of very serious accidents because of this overloading. A bus with 70 or 80 or 100 passengers cannot of course accommodate more, and the conductor has to stand on the footboard, and very often it happens that the conductor is badly hit. There was a recent case somewhere in Nedumangad taluk where a young conductor died. He lost his life because he was standing on the footboard. There was no accommodation for him inside. The bus hit against something, the man fell down and died. There have been cases like that. It may be a small thing from the point of view of the department and the Government, but these are very very serious matters if we look at them from the point of view of the workers. That is how things are managed in respect of overloading, seating capacity, purchases of buses, and so on.

In regard to the purchases of buses, we heard a good deal of condemnation. I am told that when they purchased 25 buses, a good number of them will have to be split up, broken up, so that the spare parts may be found for the other running buses. They get down buses for which spare-parts are not available. It may be the International Truck, it may be the Austin Diesel, etc. If they get 25 buses, 7 or 8 are broken up and dismantled, so that spare-parts are taken from them for the other running buses which need such parts. What is the cause of their tenderness to get these buses, the spare-parts for which are not available? That is how things are being mismanaged.

We heard a good deal about the corruption of the Ex-Minister for Transport. What have they done in regard to that? There was a serious allegation, made by a member of the ruling party who finds her seat in the ruling party benches even today? Why not make an enquiry? Of course, somebody said somewhere that it is left to the Hon'ble Minister, after he has laid down his office, to prosecute that lady. When a serious charge is made against the Government, the Government ought to institute an open impartial enquiry. They have not done so.

Since I have not got much time, I shall proceed to say something about the conditions of service of the workers. Sir, a statement was made here—more than one statement, in fact—about the remuneration given to the transport employees. It is a tale really of woe. We find, comparing the remuneration given to the employees here with the remuneration given elsewhere, that in most cases. drivers, conductors and fitters—the maximum pay that an employee here gets is far lower than the minimum pay that is paid for a similar worker in Hyderabad, Bombay and in other places. Sir, a driver's maximum pay is Rs. 75 here. In

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Hyderabad, it is Rs. 70 to 112. A conductor's pay here is Rs. 20—45. In Hyderabad, it is Rs. 42—75. A fitter gets here Rs. 20—45 in different grades. In Hyderabad, it is Rs. 64—150.

Mr. Speaker: The member has exceeded his time.

Sri. A. Thanu Pillai: I shall finish soon, Sir. Over and above this, very satisfactory and liberal allowances are also paid to workers in Bombay and Hyderabad and other places. Here, the remuneration is very scanty. The conditions of service are difficult. The way in which the department deals with the workers is anything but just or kind.

Then, Sir, let us look to other conditions of work here. The normal rule is that a man works for 7 or 8 hours a day and when he has done his share of the work for two days, he gets leisure for another day. That is to say, if he works from this noon to tomorrow noon, then he must appear for work only the day after that noon. But here, Sir, practically no worker, either driver or conductor, gets any leisure at all. It may be said they are paid for their overtime work. Even then, the rates of pay for overtime work are low. But, whatever be the rates, men must have leisure. They have not got enough number of men; enough employees; neither enough drivers nor enough conductors. The result is that the workers are compelled to work continuously from today noon to tomorrow noon, then again from tomorrow noon to the next day noon and so on. (Bell). They were allowed a day's rest after six days work or a week's work. Of course a week means six days active work. Recently the Director passed an order cancelling that. I personally referred to the Minister to this aspect, and then I think it was recently cancelled. So, the point is, there should be enough workmen. They are also human beings and you find, Sir, that the driver's work and the conductor's work is really hard work, particularly in the conditions in which they have to work to-day. So, what is the meaning of not allowing them rest? I know, Sir, personally that a good number of employees of this department are suffering from tuberculosis, blood pressure and similar diseases, and it is believed by the workers that it is because of the overwork to which they are subject. Why not appoint the requisite number of workmen? Why not have enough conductors, enough drivers? Is it difficult in our State to have a sufficient number of workers for this department? No, the Government wants to make money, and to show large profits.

Again, Sir, about their profit, it is really scandalous that they are making 35 to 50 per cent on the investment as profits. When are we going to do away with this nonsense, I ask. How can any Government justify itself that by running a service of this kind they are making a profit of over, say, 56 per cent? Somebody gloats over that figure, and says, "We made a profit in the year 1124, of 56 per cent on our investments". Can there be anything nore scandalous, I ask. They must cut down their profits. Deliberately they make their profits by not running enough buses, by abominable overcrowding, by not paying the workers well. All these things must be attended to.

Then, again, Sir, the workers are submitted to all manner of harassment. I refer to one small fact. A number of day-rate workers, that is those who are paid for the day they work, even though their pay is disbursed in a week—have been transferred from Trivandrum to places like Alleppey, Nagercoil and Ernakulam. Why, I ask? A poorly paid person making a rupee or a rupee and a half a day, why should he be transferred from here to Alleppey and other distant places? What is the principle underlying that? The only principle, I have been able to gather, Sir,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. A. Thanu Pillai]

is that these persons who are thus transferred and harassed, these persons who are unk indly and unjustly dealt with, are members of the Non-pensionable Employees' Unio n. They are active workers of that Union, and that is being discouraged and disc untenanced by the present Director. I want to give a warning to the Government. This is not the way to deal with labour that they employ. Do not try to stifle the Union. They have allowed a Union, and that Union must be allowed to function properly, and if the Union is allowed to function properly, if the workers are dealt with reasonably well, then the department need not be anxious of any trouble from that quarter. But on the other hand, if the department deals in such a way that their methods create discontent, create resentment in their minds, then the results will certainly be unhappy. The Director should take a lession from that, and the Minister too. The police methods are not the methods that are wanted. When the Government are the employers they ought to set an example to other employers. The Government ought not to take lessons from the worst capitalist, the worst employers in the land. With these words, I support the motion, moved by Sri. Gopala Panikkar.

Sri. P. Balakrishnan Tampi: On the eve of the general election, I do not want to be severe with any other person nor my party by neglecting the cause of labour. I am also of the view that as far as possible increased wages should be given to the labourers and that greater amenities should be given to the travelling public. Indeed, I would have gone to the extent of saying, but for my sense of responsibility, that the fare system also should be abolished and thus making it free travel for every noble citizen of this great State of Travancore-Cochin. But, Sir, I am coming to the point of reality. I am one of those who opposed very vigorously the introduction of the transport system, when in those politically dark days every man thought it a very virtuous thing to oppose the introduction of the system. But I am glad that I have lived long enough to see that this system is followed now by every modern State—this policy of nationalising the transport system. Now that we have nationalized it, we have to see it from another point of view altogether. Every citizen must feel that every pie spent on the Transport Department goes to the State to advancing our ambitious educational programme, our road transport programme and many other great schemes that the Government have in view. I cannot understand the opposition members speaking with characteristic generosity about giving higher salaries to the workers of the department. But as responsible men, as realists, as men who believe in the republican order of things, do we honestly believe that it is a very unvirtuous thing, that it is a very scandalous thing—as Mr. Thanu Pillai said—to earn rich dividends on our outlay on transport? Another point of view has to be developed. True there are certain inconveniences. In which part of the world is there any convenience for travel in the rush hours? People who have gone to the west, to London or New York, say that during the mornings, the afternoons and evenings, all public conveyances—whether tubes, or railways or buses—are crowded in all parts of the world. Is it possible to send a transport bus by 10 o'clock for my upcountry, esteemed schoolmaster friend to go for a marriage at Nedumangad and back? (Laughter) If he wants to be there at a particular time of the day, he should go to that place the previous evening. For the simple fact that there are half a dozen "kalyan" or marriage parties coming off at a particular place, is it for the Government to release all their transport buses? In the rush hours, Government should not blush to say that it will be a little crowded, because when you reduce the overcrowding, you increase the operational charges. When you increase the operational charges, we have to increase the fares. Therefore, for the sake of the poor and the downtrodden for whom Mr. N. K. Krishna Pillai spoke with obvious hesitancy and Mr. Thanu Pillai spoke with unabashed

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

eloquence, I say let us have a little overcrowding which, as I said, could not be helped especially during peak hours of the day. Otherwise, the Government may be compelled to increase the fares. I do not for a moment say that there may be avoidable wrongs. The department may be asked to be a little more just. There may be avoidable delays, but when all is said against the transport services, there may be unexpected breakdowns. Now, I ask, where in the world is there a bus system without a breakdown? Do hon'ble Members patriotically say that the buses costing Rs. 30,000 or so should be left to the casual engineering skill of a war-returned motor driver? Generally, a citizen travelling in an ordinary bus should beforehand have calculated for an expenditure five or six times the necessary expense. That is one of the incidences of travel. What is the harm? Therefore, I say, the matter should not be exaggerated. I am one of those who always travel perhaps, more frequently than many other hon'ble Members. I know the inconveniences. Sometimes, there may be unexpected breakdowns. There may be irritations on the way. After all, people are getting democratic, and the M.L.A.'s cannot be given the precedence which they might get in private buses. We will have to tolerate the little inconveniences that we are put to, because I know the service is run by the State for the eventual good of the State as a whole.

From another point of view, also from the security point of view these buses are absolutely essential. On the whole, as far as the average man is concerned, the transport bus is a very acceptable thing. I am glad that the socialist friends did not emphasise that aspect of the matter. In fact, it was the anti-socialist, democratic congressites who found fault with the department. I was also pleasantly surprised to see that a member of another socialist body—I do not know whether the Democratic Socialist or the Indian Socialist Party—stating that the State should give up this transport scheme because private capitalists would do it better.

ശ്രീ. കളത്തിൽ വേലായുധൻ നായർ: അങ്ങനെ ആരാണ് പറഞ്ഞത്?

Sri. P. Balakrishnan Tampi: I do not want to enter the lists against Mr. Sreedhar. But it was Mr. Sreedhar who said that.

Sri. A. Thanu Pillai: Sir, Mr. Tampi is misquoting.

ശ്രീ. പൊന്നറ ജി. ശ്രീധർ: സർ, എനിക്കുകൂടി അതിനെപ്പറ്റി പറയുവാനുണ്ട്.

Sri. P. Balakrishnan Tampi: Sir, he may be given another occasion to explain.

Now that it has come up, I will translate what he said. "There are other males to conduct the transport services better and much more efficiently than the Government." I am translating it in crude English. And he said "There are many rich people".

Mr. Speaker: Has Sri. Sreedhar any explanation to make?

Sri. P. Balakrishnan Thampi; "Which male" he asked—

Mr. Speaker: I have given Sri. Sreedhar an opportunity to explain.

ശ്രീ. പൊന്നറ ജി. ശ്രീധർ: മിസ്റ്റർ ബാലകൃഷ്ണൻതമ്പിയെ എല്ല ജോലിക്കു അവിടെ ഇരുത്തിയിരുന്നുവോ ആ ജോലി അദ്ദേഹം ചെയ്യോട്ടെ എന്നു വിചാരിച്ചിട്ടാണ് ഞാൻ ഒന്നും പറയാതിരുന്നതു. ഞാൻ പറഞ്ഞതു ഇങ്ങിനെ കൊള്ളരുതാത്തവരെക്കൊണ്ടു നടത്തിക്കുന്നതിലും ഭേദം വേറെ ആണുങ്ങളെക്കൊണ്ടു നടത്തിക്കുകയാണ് നല്ലതു എന്നാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Sri. C. V. Iyyu: Sir, it is an offence to the women who can also run buses efficiently. He says only males can run buses.

Mr. Speaker: Is the member proceeding to make a speech ?

Sri. C. V. Iyyu: No, Sir, I was advocating the case of the women.

Sri. P. Balakrishnan Tampi: I am only stating that these are things which you should not exaggerate. They are incidental to any transport system. And I believe thet they will be looked into by the department carefully without taxing the taxpayer very much.

ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപിള്ള: സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെപ്പറ്റി പല ആക്ഷേപങ്ങളും ഇവിടെ ഉന്നയിക്കുകയുണ്ടായി. ഈ ആക്ഷേപങ്ങളെ രണ്ടായി വിഭജിക്കാവുന്നതാണ്. പൊതുജനങ്ങളെ സ്പർശിക്കുന്ന ആക്ഷേപങ്ങളും ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരേയും തൊഴിലാളികളേയും സ്പർശിക്കുന്ന കാര്യത്തെപ്പറ്റിയുള്ള ആക്ഷേപങ്ങളും ആണവ. പൊതുജനങ്ങളെ സ്പർശിക്കുന്ന കാര്യങ്ങളിൽ പ്രാധാന്യം കൊടുത്തിട്ടുള്ളത് ഇന്ന് നിലവിലിരിക്കുന്ന ഓവർലോഡിംഗിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. ഓവർലോഡിങ്ങ് ഉണ്ടെന്നു ഞാനും സമ്മതിക്കുന്നു. ഓവർലോഡു് കഴിയുന്നത്ര കുറയ്ക്കുന്നതിനു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും ഗവണ്മെന്റും ശ്രമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ൧൯൫൦-൫൧ൽ ൧൦൦ ബസ്സുകൾ കൂടുതലായി നാഷണലൈസ്ഡ് ബേസിസിൽ പ്രവർത്തനം ചെയ്യുന്നതിനു വേണ്ട ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്തിട്ടുള്ളതുതന്നെ ഈ ഓവർലോഡ് കുറയ്ക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയാണ്. ഇപ്പോൾ ഓവർലോഡുള്ള ലൈനുകളിൽ ഓടിക്കുന്നതിനു ൪൪ ബസ്സുകൾ ഇറക്കിയിട്ടുണ്ട്. ൧൦ എണ്ണത്തിന്റെ ബാഡി ബിൽഡ് ചെയ്തിരിക്കുന്നുണ്ട്. ൧൯൫൧—൫൨ ലേക്ക് ൧൦൦ ബസ്സുകൾ കൂടി വിലയ്ക്കു വാങ്ങുന്നതിനു വേണ്ട ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ആയതിലേക്ക പ്രത്യേകം സംഖ്യ ആയവ്യയ കണക്കിൽ നീക്കിവച്ചിട്ടുണ്ട്. ൧൯൫൨—൫൩ നകം ൪൪ ബസ്സുകൾ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ കൂടുതൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കണമെന്നാണ് ഗവണ്മെന്റ് വിചാരിച്ചിരിക്കുന്നതു്. തൽഫലമായി ഇന്നുള്ള ഓവർലോഡ് കാര്യമായി കുറയ്ക്കുവാൻ കഴിയും. ഇന്നു ൫൦ ശതമാനം ഓവർലോഡുണ്ടെങ്കിൽ അതു പതിനഞ്ചോ ഇരുപത്തഞ്ചോ ശതമാനമായി കുറയ്ക്കുന്നതിനു ഗവണ്മെന്റു പരിശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്.

പിന്നീടു വേറെ ഒരു സംഗതി ഇവിടെ പറഞ്ഞതു് ബ്രേക്ക്ഡൌണിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. ചില അവസരങ്ങളിൽ ബ്രേക്ക്ഡൌൺ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്നു ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. ആ ബ്രേക്ക്ഡൌണിനെപ്പറ്റി ഗവണ്മെൻറ് അന്വേഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിനു പരിഹാരമാർഗ്ഗങ്ങളും ഗവണ്മെൻറിൽനിന്നു നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ പരിഹാരമാർഗ്ഗങ്ങൾ നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിനു ഗവണ്മെൻറ് ശ്രമിച്ചുവരികയാണ്. ഒരു കൊല്ലത്തിനു മുമ്പു് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലേക്കു കാര്യക്ഷമമായ ഒരു വർക്ക്ഷാപ്പുതന്നെ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ഒരു വർക്ക്ഷാപ്പ് സ്ഥാപിക്കേണ്ടതു് ഏതു രീതിയിലാണ് എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചു് വിദഗ്ദ്ധന്മാരെ വരുത്തി അന്വേഷിച്ചു് അവരുടെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ചു് ഒരു സെൻട്രൽ വർക്ക്ഷാപ്പു് സമീപകാലത്തു് സംഘടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇന്നു അതു പ്രവർത്തനം ചെയ്തുവരുന്നുണ്ട്. അതിനും പുറമെ ൯ വർക്ക്ഷാപ്പുകൾ തിരുവിതാംകൂർ-കൊച്ചി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളിലുമായി പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. സപ്ലീസു് കണ്ടീഷൻ വളരെ കാര്യക്ഷമമല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് ബ്രേക്ക്ഡൌൺ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്നാണ് കാളിൻസു് (Collins) റിപ്പോർട്ടിൽനിന്നു ഗവണ്മെൻറിനു മനസ്സിലാക്കുവാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളതു്. ആ കാളിൻസു് റിപ്പോ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ട്ടിന്മേലുള്ള തീരുമാനങ്ങളാണ് ഗവണ്മെന്റ് ഇപ്പോൾ നടപ്പിൽ വരുത്തിയിരിക്കുന്നത്. വക്ക്ഷാപ്പുകൾ പുനഃസംഘടിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള മാർഗ്ഗങ്ങളും ഗവണ്മെന്റ് കണ്ടുപിടിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഫിറ്റേഴ്സിന്റെ കായ്ത്തിലും അതുപോലെ ഓരോ വക്ക്ഷാപ്പുകളിലും പ്രവൃത്തിചെയ്യുന്ന ആളുകളുടെ കായ്ത്തിലും ഏറ്റവും അഭിലഷണീയമായ രീതിയിലുള്ള പരിഷ്കാരങ്ങൾ വരുത്തണമെന്നാണ് ഗവണ്മെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

പൊതുജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് വേറെ ഒരാക്ഷേപം ഇവിടെ ഉണ്ടായതു് ബസ്സിന്റെ സമയത്തെ സംബന്ധിച്ച് പല അസൗകര്യങ്ങളും ഉണ്ടായിരിക്കുന്നു എന്നാണ്. അതിനെ പരിഹരിക്കുന്നതിനു വേണ്ട നിർദ്ദേശം കാലതാമസം കൂടാതെതന്നെ ഗവണ്മെന്റ പുറപ്പെടുവിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീമാൻ എൻ. കെ. കൃഷ്ണപിള്ള അവർകൾ തിരുവനന്തപുരം—നാഗർകോവിൽ ലൈനിലുള്ള ബസ്സിലേക്കു ടിക്കറ്റ് വാങ്ങുന്നതിനു കൊട്ടാരക്കരയിൽ ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള കൌപ്പൺ സിസ്റ്റം നിലവിൽ വരുത്തുന്നതു നല്ലതായിരിക്കുമെന്നു പറയുകയുണ്ടായി. തീച്ചയായും ഗവണ്മെന്റ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിർദ്ദേശം സ്വീകരിക്കുന്നതാണെന്നും ഏപ്രിൽ ഫ്രാംതു മുതൽ കൊട്ടാരക്കരയിൽ നിലവിലിരിക്കുന്ന കൌപ്പൺ സിസ്റ്റം ഇവിടേയും ഏർപ്പെടുത്തുന്നതാണെന്നും പറയുവാൻ ഞാൻ അനുഗ്രഹിക്കുന്നു.

Sri. P. S. Nataraja Pillai: Is there a Waiting Station in Nagercoil ?

ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപിള്ള: വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡിനെ സംബന്ധിച്ചായിരുന്നു പിന്നീടുണ്ടായ ഒരു വലിയ പരാതി. ആ പരാതിക്കു അടിസ്ഥാനമില്ലെന്നു ഞാൻ വാദിക്കുന്നില്ല. ഒരു ദ്വിവത്സര പദ്ധതിയുടെ ഫലമായി ഇന്നു പ്രധാനപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡ് ഉണ്ടാക്കുവാൻ ഗവണ്മെണ്ടു തീച്ചയാക്കീട്ടുണ്ട്. പല സ്ഥലങ്ങളിലും അതിലേക്കാവശ്യമുള്ള സ്ഥലം പൊരുംവിലയ്ക്കു് എടുത്തു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഏതാനും സ്ഥലങ്ങൾ എടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി ഗവണ്മെന്റ് ഉടനെ എടുക്കുന്നതാണു്. തിരുവനന്തപുരത്തു് ഒരു വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡ് ഉണ്ടു്, അവിടെ സൌകര്യം പോരാ എന്നാണു് വാദമെങ്കിൽ അതു ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. വേറെ ഒരു ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞു കോട്ടയത്തു് ഒരു ഗാരേജ് ഉണ്ടാക്കിയെങ്കിലും അവിടെ വെയിറ്റിംഗ്ഷെഡ്ഡ് ഇല്ല എന്നു്. എന്നാൽ അടുത്തകാലത്തു് വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡ് ഉണ്ടാക്കുവാനുള്ള സ്ഥലം ഗവണ്മെണ്ടു എടുക്കുമെന്നും കോട്ടയത്തു് എല്ലാവിധ സജ്ജീകരണങ്ങളോടുംകൂടിയ ഒരു വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡ് ഉണ്ടാക്കുന്നതാണെന്നും ശ്രീ. കുമാരൻ ആചാരിയെ അറിയിക്കുവാൻ ഞാൻ അനുഗ്രഹിക്കുന്നു. കൂടുതൽ യാത്രാസൌകര്യം ഉണ്ടാക്കുവാനുള്ള നയമാണു് ഗവണ്മെൻറ്സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നതു്. അടുത്ത വർഷംതന്നെ തീച്ചയായും ഗവണ്മെന്റ് ആ കായ്ത്തിൽ വേണ്ട ജാഗ്രതയോടുകൂടി പ്രവർത്തിക്കുമെന്നാണു് എനിക്കു പറയുവാനുള്ളതു്.

പിന്നീടു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലുള്ള തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ സംബന്ധിച്ചുമാണു് പരാതി ഉണ്ടായതു്. ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടു അമിതമായ ലാഭമുണ്ടാക്കി വരുന്നുണ്ടെന്നും അങ്ങിനെ ലാഭമുണ്ടാക്കുന്നതിനു ഇടയായിട്ടുള്ളവർക്കു, ആ ഡിപ്പാർട്ടുമെണ്ടിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കും കീഴ്സിൽബന്ധികൾക്കും, വേണ്ടി ഒന്നും ചെയ്യുന്നില്ലെന്നും അവരുടെ ആവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റുന്നതിൽ ഗവണ്മെൻറ് വൈമുഖ്യംകാണിക്കുന്നു എന്നുമാണു് പ്രധാനമായ വാദം. അതിൽ അടിസ്ഥാനമില്ലെങ്കിലും അതുതന്നെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Sri. T. K. Narayana Pillai]

യാണു് അടുത്തതന്നെ ട്രാൻസ്ഫോട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെണ്ടിന്റെ റിയോർഗനൈസേഷൻ നടപ്പിൽ വരുത്തുവാൻ ഗവണ്മെന്റ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു്. അവരുടെ ശമ്പള ഗ്രേഡു് ഉയത്തി ഇന്നു അവർ അനുഭവിച്ചുവരുന്ന പരാധീനതകൾക്കു പരിഹാരമാർഗ്ഗമുണ്ടാക്കാമെന്നുള്ളതു് ഗവണ്മെണ്ടിന്റെ അടിയന്തിരമായശ്രദ്ധയ്ക്കു വിഷയീഭവിച്ചിരിക്കയാണു്. ഈ തിരുവിതാംകൂർ കൊച്ചി സംസ്ഥാനത്തെ ൻ ഡിവിഷനുകളായി വിഭജിച്ചു് അധികാര വികേന്ദ്രീകരണം നടപ്പിൽ വരുത്തേണ്ട മാർഗ്ഗങ്ങളും ഗവണ്മെന്റ കണ്ടുപിടിച്ചുവരുന്നു. ഒരു ഡിവിഷനിൽ ജോലിയുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥനേയൊ, ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരേയൊ, മറ്റു തൊഴിലാളികളേയൊ മറൊരു ഡിവിഷനിലേക്കു അസാധാരണ സന്ദർഭങ്ങളിൽ മാത്രമേ മാറ്റാവു എന്നു നിഷ്കർഷിക്കുകയും ചെയ്യുവാനാണു് ഗവണ്മെന്റ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു്. ഡിസെൻട്രലൈസേഷൻ ആക്ട് ട്രാൻസ്ഫോട്ട് നടപ്പിൽ വരുന്നതോടുകൂടി ട്രാൻസ്ഫോട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെണ്ടിന്റെ പ്രവത്തനവും കാര്യക്ഷമമായി നടക്കുമെന്നാണു് ഞാൻ വിചാരിക്കുന്നതു്. ഡിവിഷൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ ശമ്പളം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ഇൻസ്പെക്ടർമാരുടെ ശമ്പളം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയുംകൺഡക്ടർമാരുടേയും ഡ്രൈവർമാരുടേയും ശമ്പളം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ഫിറ്റർമാരുടെ ശമ്പളം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും അവരുടെ ശമ്പളഗ്രേഡുകളിൽ ഗണ്യമായ വ്യത്യാസം വരുത്തുകയും ചെയ്യാമെന്നുള്ളതാണു് ഇപ്പോൾ ഗവണ്മെൻറിന്റെ ശ്രദ്ധയ്ക്കു് വിഷയീഭവിച്ചിരിക്കുന്ന സംഗതികൾ. ഹൈദരാബാദിലേയും ബോംബെയിലേയും ശമ്പളത്തോതും ഇവിടത്തെ ശമ്പളത്തോതും തമ്മിൽ താരതമ്യപ്പെടുത്തി നോക്കുമ്പോൾ ഇവിടെയുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാക്കും തൊഴിലാളികൾക്കും കിട്ടിവരുന്ന ശമ്പളവും വേതനവും തുലോം തുച്ഛമാണെന്നു പറയുകയുണ്ടായി. അതിൽ വലിയ കാര്യമില്ലെങ്കിലും ഒരു കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയ്ക്കു് വിഷയീഭവിപ്പിക്കുവാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. ഹൈദരാബാദിലും ബോംബെയിലും ഈ സംസ്ഥാനത്തു് കിട്ടുന്ന മാതിരിയിലുള്ള അവധി കിട്ടുന്നില്ല. കൺടക്ടറന്മാരും ഡ്രൈവറന്മാരും ഉൾപ്പെടെ ഇവിടെയുള്ള തൊഴിലാളികൾക്കു് ഒരാണ്ടിൽ ൨൯൦ ദിവസത്തെ അവധി കിട്ടുമ്പോൾ ഹൈദരാബാദിലും ബോംബെയിലും അതിന്റെ പത്തിലൊരംശംപോലും അവധി കിട്ടുന്നില്ല. ഇവിടെ ഫിറ്റർമാക്കു് ശമ്പളം കുറവാണെന്നു പറയുകയുണ്ടായി. അവരുടെ ശമ്പളം പരിശ്ശരിക്കണമെന്നു് ഗവണ്മെണ്ടിനു് ഉദ്ദേശമുണ്ടു്. ൩൦–൪ ൫, ൪ ൫–൭൫ എന്നിങ്ങനെ രണ്ടു ഗ്രേഡുകളായി തിരിച്ചു മാരോ ഗ്രേഡിലും എത്ര ഫിറ്റർമാർ വേണമെന്ന ഗവണ്മെണ്ടു് ആലോചിച്ചുവരികയാണു്. അതുപോലെതന്നെ, കൺഡക്ടറന്മാരുടെയും ഡ്രൈവറന്മാരുടേയും സംഖ്യ വളരെ കുറവാണെന്നു ഇവിടെ പറഞ്ഞു. അതിനു വലിയ അടിസ്ഥാനമില്ലെങ്കിലും അവരുടെ സംഖ്യ വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നു ഗവണ്മെണ്ടു് വിചാരിക്കുന്നുണ്ടു്. അവരുടെ ശമ്പളവും വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ ഗവണ്മെണ്ടു് ആലോചിച്ചുവരുന്നുണ്ടു്. ഇപ്പോൾ കൊടുത്തുവരുന്ന ബാറ്റാ എട്ടണയ്ക്കും പന്ത്രണ്ടണയ്ക്കും പകരം യഥാക്രമം പന്ത്രണ്ടണയും ഒരുരൂപയും ആക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യവും ഗവണ്മെണ്ടു് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്. അങ്ങനെ ട്രാൻസ്ഫോട്ടിന്റെ എല്ലാ വിഭാഗത്തിലുംപെട്ട തൊഴിലാളികൾക്കു ശമ്പളം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ആവശ്യമായ നടപടികളും സ്വീകരിക്കുന്നതിനു ഗവണ്മെൻറ് സന്നദ്ധമാണു്. സമീപകാലത്തുതന്നെ അതു് നടപ്പിൽ വരുത്തണമെന്നാണു് ഗവണ്മെണ്ടു് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു്.

തൊഴിലാളികളെ ശിക്ഷിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ വ്യവസ്ഥാപിതമായ മാർഗ്ഗങ്ങളല്ല സ്വീകരിച്ചു വരുന്നതെന്നു ഇവിടെ പറഞ്ഞു. ട്രാൻസ്ഫോട്ട് ഡയറക്ടറേയും മറ്റു ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടേയും ആവശ്യം അനുസരിച്ചും ഹിതമനുസരിച്ചും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആണ് അവരെ ശിക്ഷിച്ചുവരുന്നതെന്ന എന്റെ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്നേഹിത നായ ശ്രീ. പട്ടം താണുപിള്ള പറയുകയുണ്ടായി. അങ്ങനെ ചില കേസുകൾ ഉണ്ടായിട്ടില്ലെന്നു ഞാൻ വാദിക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ ഒരു എസ്റ്റാബ്ലിഷ്മെന്റ് കോഡ് ഇപ്പോൾ തയ്യാറാക്കിവരുന്നുണ്ട്. അതു് പൂർത്തിയായിട്ടും ഉൻറ്. അച്ചടിച്ചുവരികയാണു്. ആരുടെയെങ്കിലും പേരിൽ കേസു് ഉണ്ടെങ്കിൽ ഇന്നയിന്ന വിധത്തിലാണ് ശിക്ഷണനടപടികൾ നടത്തേണ്ടതെന്ന അതിൽ പ്രത്യേകം വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ടു്. ഗവൺമെണ്ടിൽനിന്നും ഇതിനകം കൊടുത്തിട്ടുള്ള നിർദ്ദേശമനുസരിച്ചു തന്നെ ആരെങ്കിലും കുറ്റക്കാരാണെന്നു കണ്ടാൽ അവരുടെ പേരിലുള്ള കുറ്റം ഇന്നതാണെന്നു സൂക്ഷ്മമായി അവരെ അറിയിക്കുകയും അവരുടെ സമാധാനം വാങ്ങുകയും ചെയ്തതിനു ശേഷം മാത്രമെ നടപടികൾ എടുക്കാവൂ എന്നു ബന്ധിതമായി ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടു്. അതിനെ സ്ഥിരീകരിക്കാനാണ് ഒരു എസ്റ്റാബ്ലിഷ്മെൻറ് കോഡുതന്നെ എടുപ്പിട്ടുത്തി അതിലെ വ്യവസ്ഥകൾ അനുസരിച്ചു മാത്രമെ ശിക്ഷണനടപടികൾ നടത്താവൂ എന്നു ഗവൺമെൻറ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു്.

ശ്രീ. എസ്സ്. കുട്ടൻ: ആ നിർദ്ദേശങ്ങൾ വകവെയ്ക്കാതെയും കുറ്റക്കാരുടെയാതൊരു സമാധാനവും വാങ്ങാതെയും ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിലെ ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ റിപ്പോർട്ടുമാത്രം വച്ചുകൊണ്ടു് ഡയറക്ടർ ശിക്ഷിക്കുന്നുണ്ടെന്നു ഗവൺമെണ്ടിനു അറിയാമോ?

ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപിള്ള: അങ്ങനെയുള്ള കേസുകൾ ഗവൺമെൻറിനെ അറിയിച്ചാൽ അതേപ്പറ്റി പരിശോധിക്കുവാൻ ഗവൺമെൻറ് സന്നദ്ധമാണു്.

ശ്രീ. പൊന്നറ ജി. ശ്രീധർ: പരിശോധയുടെ ഫലമായി ഡയറക്ടർ അപ്രകാരം ശിക്ഷിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നു തെളിഞ്ഞാൽ അദ്ദേഹത്തെ ഉടനെ പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെണ്ടിലേക്കു് അയക്കുമോ?

Mr. Speakar: No lengthy discussion is allowed.

ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപിള്ള: ഡയറക്ടരെ സംബന്ധിച്ചു് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളുടെ ഇടയിൽതന്നെ അഭിപ്രായവ്യത്യാസമാണു് ഞാൻ കണ്ടതു്. അദ്ദേഹത്തെ പോലീസു ഡിപ്പാർട്ട്മെണ്ടിലേക്കു തിരിയെ അയക്കണമെന്നു മി. ശ്രീധർ പറയുമ്പോൾ എന്റെ ബഹുമാനപ്പെട്ട സോഷ്യലിസ്റ്റ് സ്നേഹിതനായ മി. എൻ. കെ. കൃഷ്ണപിള്ള പറയുന്നതു് അദ്ദേഹം കാര്യക്ഷമതയുള്ളവനും ഏറ്റവും സത്യസന്ധനുമായ ഒരുദ്യോഗസ്ഥനാണെന്നാണു്.

ശ്രീ. എൻ. കെ. കൃഷ്ണപിള്ള: എന്നു ഞാൻ പറഞ്ഞില്ല. സർ, അതിനെപ്പറ്റി എനിക്കു് ഒരു വാക്കു് പറയുവാനുണ്ടു്.

മിസ്റ്റർ സ്പീക്കർ: അതിനു പിന്നീടു് സമയം അനുവദിക്കുന്നതാണു്.

ശ്രീ. പൊന്നറ ശ്രീധർ: ഞാൻ അദ്ദേഹം സത്യസന്ധനല്ലെന്നു് പറഞ്ഞില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ പ്രസ്താവന കേട്ടാൽ തോന്നും അങ്ങനെ ഒരു തെറ്റിദ്ധാരണ എനിക്കുണ്ടെന്നു്. അദ്ദേഹം നല്ല ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനാണു്. പക്ഷെ ഈ ഡിപ്പാർട്ട്മെണ്ടിലേക്കു പറ്റിയ ആളല്ല; ഗവൺമെണ്ടിൽനിന്നും ലഭിക്കുന്ന ഉത്തരവുകൾ അതേപടി അനുസരിക്കുന്ന ആളല്ല എന്നാണു് ഞാൻ പറഞ്ഞതു്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മിസ്റ്റർ സ്പീക്കർ: ഒരു ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറ് തലവൻ സഭയിൽ ഹാജരായിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഇല്ലെങ്കിലും, വ്യക്തിപരമായി ദോഷാരോപണങ്ങൾ പുറപ്പെടുവിക്കുന്നത് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ സംഗതമാണെന്നു തോന്നുന്നില്ല. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറ് ഭരണം നല്ലതല്ല, ഭരണദുഷ്യങ്ങളുണ്ട്, ക്രമക്കേടുകളുണ്ട് ഇതെല്ലാം പ്രസ്താവിക്കയും ചൂണ്ടികാണിക്കയും ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപിള്ള: പിന്നിട് പറഞ്ഞതു് എന്തെങ്കിലും ആക്സിഡൻറ് ഉണ്ടായാൽ അതിലേക്കു കൊടുക്കുന്ന കോമ്പൻസേഷനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. ഇതിലേക്കു ഗവൺമെൻറ് ഒരു പ്രത്യേക ഫണ്ടുതന്നെ ഡിപ്പാർട്ട്മെണ്ടിൽ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇൻഷ്വറൻസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെണ്ടിൽ നിന്നുമാണ് ആക്സിഡൻറുമൂലം അവശത അനുഭവിക്കുന്നവർക്ക് പ്രതിഫലം കൊടുക്കുന്നതു്. നഷ്ടോത്തരവാദം ചെയ്യുത്തക്ക ഇൻഷ്വറൻസ് കേസുകൾക്കു് ഏതുവിധത്തിലാണോ ഇൻഷ്വറൻസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെണ്ടിൽനിന്നും പണം കൊടുക്കുന്നതു്, അതേ നിലയിലാണ് ഇതിനും പ്രതിഫലം കൊടുക്കുവാൻ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നതു്. അടുത്ത കാലത്തുതന്നെ മൂന്നാലുപേർക്കു് കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഒരു പക്ഷെ കാലതാമസം വന്നിരിക്കാം. കഴിയുന്നിടത്തോളം അതു് പരിഹരിക്കുവാൻ ശ്രമിക്കുന്നതാണ്.

ഇന്നു നാഷനലൈസ് ചെയ്തിട്ടുള്ള റൂട്ടുകളിൽ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനു അവിടെ സഞ്ചാരം ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ജനങ്ങൾക്കു് ഇന്നുണ്ടാകുന്ന അസൗകര്യങ്ങൾ ഇല്ലായ്മ ചെയ്യുന്നതിനും ഗവൺമെൻറ് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കുന്നതാണ്. കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഇടുക, കൂടുതൽ വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുക, ഏറ്റവും നല്ല ബസ്സുകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ ശ്രമിക്കുക, ഇവയെല്ലാംതന്നെ കഴിയുന്നതും വേഗത്തിൽ നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതാണ്. അടുത്ത വർഷം തന്നെ ഇതു് നടപ്പിൽ വരുത്താൻ കഴിയുമെന്നാണ് ഗവൺമെൻറ് പ്രത്യാശിക്കുന്നതു്.

മിസ്റ്റർ സ്പീക്കർ: മി. എൻ. കെ. കൃഷ്ണപിള്ളയ്ക്കു് എന്താണ് പറയുവാനുള്ളതു്?

ശ്രീ. എൻ. കെ. കൃഷ്ണപിള്ള: ശ്രീ. ടി. കെ. നാരായണപിള്ള ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞു, ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡയറക്ടറെ സംബന്ധിച്ചു ഞാൻ നല്ല അഭിപ്രായമാണു പറഞ്ഞതെന്നു്. അദ്ദേഹം സത്യസന്ധനാണെന്നു ഞാൻ പറഞ്ഞു. എന്നാൽ അതേസമയം അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറ് ഭരണം അത്ര കാര്യക്ഷമമായിട്ടല്ല നടക്കുന്നതെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടുവരുവെയാണ് ഞാൻ ഈ അഭിപ്രായം പറഞ്ഞതു്.

ശ്രീ. സി. സി. പ്രസാദ്: സർ, ഒരു ചോദ്യം.

മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യം ചോദിക്കാനുള്ള സമയമല്ല ഇതു്.

ശ്രീ. സി. സി. പ്രസാദ്: അത്യാവശ്യമുള്ള ഒരു ചോദ്യമാണ്.

The cut motions moved by Sri. P. K. Kumaran Asari and by Sri. Kannara Gopala Panicker were put and lost.

The question that Government be granted a sum of Rs. 1,31,78,200 under Demand XXXIII Transport Schemes was put and carried, and the grant was made.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly